nnée. — N° 629. — Le Numéro : 50 centimes. (Étranger . 60 centimes.) — 8 Octobre 1910. — Tous les Samedis.

LA VIE AU GRAND AIR

L'AVIATEUR WYNMALEN

Wynmalen, le 1er octobre, s'est approprié le record du monde

ÉTIONS PIERRE LAFITTE & Cie
IS TOUT :: FERMES ET CHATEAUX :: FEMINA
LA VIE AU GRAND AIR :: LIVRES, ROMANS

Abonn. : *France 24 fr. — Étranger 28 fr.*
Les abonnés ont sur les acheteurs au N° plusieurs avantages dont : 1° Le droit aux nombreuses primes dont la liste est envoyée sur demande ; 2° L'envoi gratuit des nombreux numéros spéciaux e

Source gallica.bnf.fr / Musée Air France

A LA CORBEILLE FLEURIE

BRISE EMBAUMÉE VIOLETTE

ED. PINAUD

18, PLACE VENDÔME

PARIS

MESDAMES

Les Véritables **CAPSULES** des **Drs JORET & HOMOLLE**

Régularisent les Époques et en Évitent les Douleurs.

Le Fl. 4'50 fco Phie SÉGUIN, 165, Rue St-Honoré, Paris.

VOITURE DE PROMENADE

DUPONT

10, Rue Hautefeuille, 10

PARIS (VIe)

Téléphone 818-67

Envoi Franco du Catalogue

AUCUNE SUCCURSALE

CYCLES **OBLIN** Marque **B.S.A.**

Voir le Modèle 3 vitesses. Perfection Idéale

BICYCLETTE RECLAME

irréprochable (homme et dame)

à **120** francs sur *Pneus Michelin*, garantis 2 ans

49, r. d'Amsterdam, Paris Catal. franco

COGNAC J.& F. MARTELL

Produit **naturel** *des Vins récoltés et distillés dans la région de* **Cognac** | MAISON FONDÉE en 17[illegible]

LES BALLES DE GOLF

DUNLOP

SONT SUPÉRIEURES A TOUTES LES AUTRES

PARIS - 14, rue Piccini - PARIS

PRENEZ GARDE, Mam[illegible]

vous commencez à grossir, et grossi[r] vieillir. Prenez donc tous les jour[s] dragees de **THYROIDINE BOUTY**, *et votre[s] res.era ou redeviendra svelte. — Le [flacon] 50 drayées est expédié franco par le* LABORA[TOIRE] 1, Rue de Châteaudun, Paris, contre mandat-poste [ou] TRAITEMENT INOFFENSIF ET ABSOLUMENT [INOFFENSIF] en ayant soin de bien spécifier : *Thyroïdine*

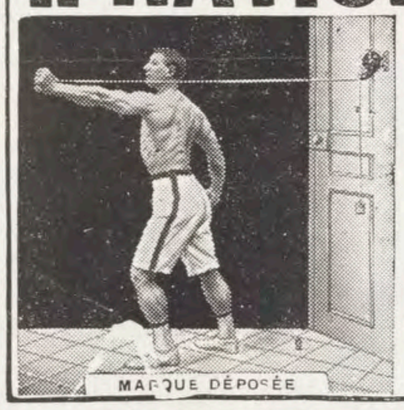
SAVON BELFLO[R]

L.T. PIVER

PARIS

SAGE-FEMME Prend pens. à tte époque, consult[ations] MAZE (E.), 142, Boul. Magent[a]

LE RATIONNEL EXERCISEUR



MARQUE DÉPOSÉE

Brevets du Dr P. de CHAMPTASSIN *(En France et à l'Etranger).*

Suppression complète du Caoutchouc et de ses inconvénients.

LE SEUL REGLABLE

Le même Appareil pouvant servir aux Adultes, femmes et enfants.

LE SEUL INCASSABLE ET INUSABLE

Prix de l'appareil complet : 25 francs.

En Vente chez : **Y. LE MONTRÉER**, 9, rue Charlot, Paris (IIIe). Téléph. 1019.87.

Envoi gratis et franco de la brochure explicative de 14 pages de texte et 50 photographies indiquant tous les mouvements à exécuter.

GRAISSEZ

VOS MOTEURS AVEC L'HUILE

AUTOÉLINE

LUBRIFIANT SUPÉRIEUR ET ÉCONOMIQUE

AUTO ÉLINE

L'ÉGYPTE EST A 4 JOURS SEULEMENT DE PARIS

ON Y VOYAGE

CONFORTABLEMENT, RAPIDEMENT & ÉCONOMIQUEMENT

PAR LES

CHEMINS DE FER DE L'ETAT EGYPTIEN

PORT-SAID au CAIRE

en 4 heures 1/2

1re classe : 24 fr. 60

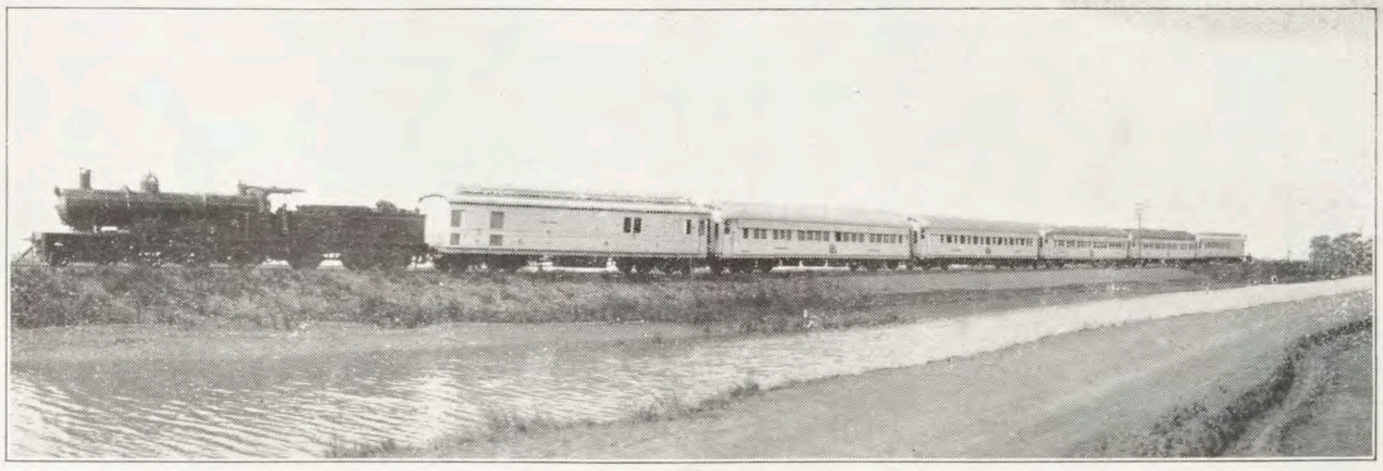
WAGON-RESTAURANT

Alexandrie au Caire

en 3 heures

1re classe : 22 fr. 65

WAGON-RESTAURANT



UN TRAIN DE LUXE

LE CAIRE - LOUXOR

OU VICE-VERSA

en 14 heures

par les TRAINS DE LUXE ou les EXPRESS DE JOUR

avec WAGON-RESTAURANT

1re classe : 53 fr. 25

Supplément de Wagons-Lits dans le Train de luxe. . . . 25 fr. 90

LOUXOR-ASSOUAN ou vice-versa **en 6 h. 1/2** ; 1re classe : 23 francs. WAGON-RESTAURANT

TRAINS A COULOIR WAGONS-LITS & RESTAURANTS

POUR TOUS RENSEIGNEMENTS, DEMANDER AU SERVICE DE PUBLICITÉ DES CHEMINS DE FER DE L'ÉTAT ÉGYPTIEN AU CAIRE LA BROCHURE ILLUSTRÉE *"L'HIVER EN ÉGYPTE"*, envoyée **GRATUITEMENT**

SE PROCURER LE **Nouveau Guide Illustré, *"COMMENT VISITER L'ÉGYPTE"***, EN VENTE A LA **Librairie HACHETTE, 79, boulevard St-Germain, Paris** *Prix: 9 fr.*

Tous droits de reproduction et de traduction sont réservés pour tous pays. Copyright in U. S. A. by Pierre Lafitte et Cᵉ, October 8 th 1910.

La Vie au Grand Air

ABONNEMENTS :
France, 24 francs. — *Étranger*, 28 francs.
Changement d'adresse : 0 fr. 75
Les abonnés bénéficient de 2 fr. par an sur les acheteurs au numéro et reçoivent en outre gratuitement les numéros spéciaux et de nombreuses primes dont la liste est envoyée sur demande.
Les abonnements d'un an peuvent être payés en deux fois.

8 Octobre 1910 — N° 629
ÉDITIONS PIERRE LAFITTE & Cie
Direction et Rédaction : 90, av. des Champs-Élysées. Paris — Tél. 528-64-66-68
Salle d'exposition : 9, avenue de l'Opéra.
Messageries : 56, avenue du Maine.
Publicité : HUGUET-MINART & Cie, 11, boulevard des Italiens.

PUBLICITÉ
Pages d'Annonces, la ligne .. .. 2 fr.
La page .. .. 600 fr.
Encartage.. .. .. 750 fr.

Photographie de notre envoyé spécial.

WEYMANN REMPORTE LE PRIX DU DOME A MILAN (1)

Au cours du meeting de Milan, s'est disputé le 30 septembre le Prix du Dôme. Il s'agissait d'aller virer autour de la flèche de la cathédrale de Milan. Seuls, Weymann et Wiencziers tentèrent l'aventure. C'est le hardi Weymann qui remporta la victoire au milieu des acclamations de la foule, stupéfiée par son habileté et sa témérité. D'ailleurs le jeune aviateur s'est distingué dans toutes les épreuves auxquelles il a pris part. (*Détail technique :* biplan Henry Farman.)

(1) Voir page 731.

QU'EST-CE QUE LE VOL PLANÉ?

On sait que l'accident qui causa la mort de Chavez se produisit à l'issue d'un vol plané ☙ Il nous a paru intéressant de demander à notre collaborateur quelques explications sur le mécanisme de ce genre de vol ☙ Comme on le verra, il n'a rien de mystérieux ni de difficile à comprendre... sinon à exécuter ☙ ☙ ☙ ☙ ☙

L'ACCIDENT de Chavez à la fin de sa triomphale traversée des Alpes a éveillé l'attention du public sur le vol plané des aéroplanes. Qu'est-ce donc que le vol plané ? C'est à cette question que nous allons essayer de répondre aujourd'hui.

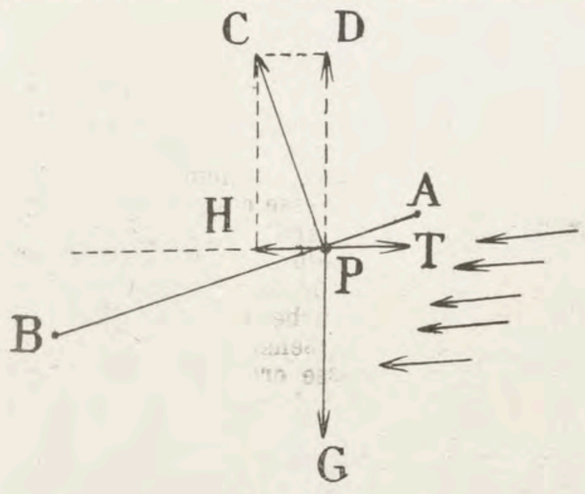


Fig. 1.

Action d'un vent horizontal sur un aéroplane.

Le vol horizontal. Considérons un aéroplane que, pour la facilité de la démonstration, nous supposons réduit à un plan mince rectangulaire. Prenons comme plan de la figure le plan de symétrie de l'appareil (fig. 1). La voilure, que nous considérons seule pour le moment, se projettera suivant la ligne AB, inclinée sur l'horizon d'un angle égal à l'angle d'attaque.

Supposons que l'appareil est en équilibre

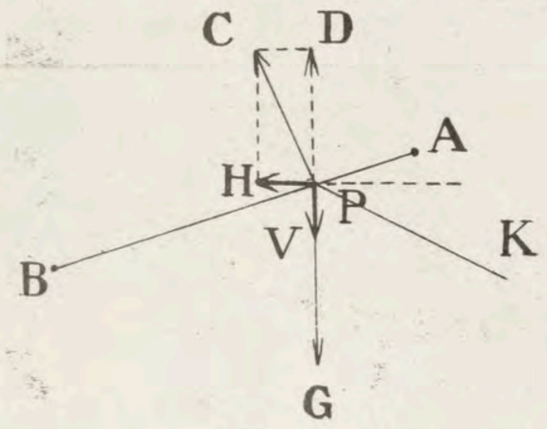


Fig. 2.

Les forces qui agissent sur un aéroplane quand l'allumage est coupé.

relatif, c'est-à-dire se déplace horizontalement sans monter ni descendre, sous l'action de son hélice.

Les filets d'air qui viennent frapper la voilure exercent sur celle-ci des actions dont la résultante est une force PC, normale à la surface AB, et appliquée en un point P, dit centre de poussée. Ce centre de poussée est d'autant plus rapproché du bord antérieur A que l'angle d'attaque est plus petit. Pour les angles d'attaque usuels, il se trouve à peu près au quart ou au tiers de la distance AB.

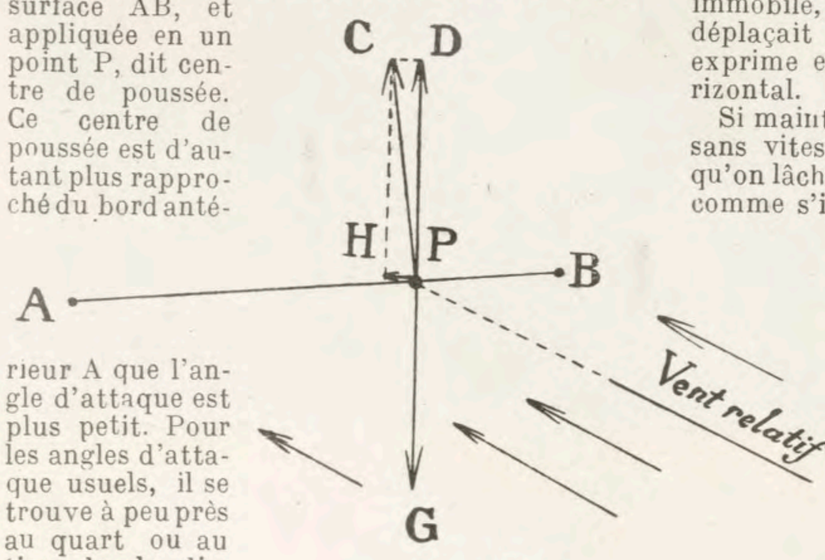


Fig. 3.

Aéroplane en vol plané : l'angle d'attaque est trop grand, et la vitesse diminue.

Puisque l'aéroplane se meut horizontalement à une vitesse uniforme, il n'est soumis à aucune force extérieure : autrement dit, les trois forces : traction de l'hélice, poids, action de l'air sur la voilure, se font équilibre.

Nous pouvons remplacer la force PC provenant de l'action du vent relatif par deux autres, en appliquant la règle du parallélogramme : l'une, verticale, PD que nous appellerons *Poussée*, et l'autre horizontale PH à laquelle on a donné le nom de *Traînée*.

En réalité, la valeur de la traînée doit être augmentée, pour tenir compte de l'action de l'air sur les parties passives (carène, fuselage, pilote) de l'aéroplane, d'une quantité indépendante de l'angle d'attaque.

Voilà le vol normal.

Vol sans moteur. Que va-t-il arriver si le pilote coupe l'allumage, c'est-à-dire s'il fait disparaître la force PT ?

Pendant l'instant très court qui suit, on peut imaginer que rien n'est changé dans la vitesse. La voilure est donc soumise aux trois forces : poids PG, poussée PD, traînée PH. Le poids et la poussée s'équilibrent. Reste la traînée.

Elle est dirigée d'avant en arrière, et tend, par conséquent à ralentir la marche de l'aéroplane.

La vitesse va donc diminuer.

La vitesse diminuant, l'action de l'air, résultante de la poussée et de la traînée, va diminuer (on sait que sa valeur varie comme le carré de la vitesse).

La poussée et la traînée vont diminuer en même temps. Le poids PG ne sera donc plus complètement équilibré. Finalement, l'appareil restera soumis aux deux forces PH et PV (fig. 2). La première est la traînée, la deuxième représente l'excès du poids sur la poussée.

La traînée va ralentir encore le mouvement. L'excès de poids va amorcer un mouvement de descente.

La trajectoire du point P, primitivement horizontale va s'incurver et prendre une direction PK.

Le vent relatif. Avant d'étudier la descente, il est indispensable de préciser une notion qu'on sent confusément, et qui est facile à éclaircir si l'on veut s'en donner la peine. C'est celle du *vent relatif*.

Jusqu'alors, nous avons supposé implicitement que notre appareil se déplaçait dans un air parfaitement calme. Nous continuerons d'ailleurs, à rester dans cette hypothèse.

Quand l'aéroplane se déplace horizontalement, il frappe cet air calme. Tout se passe donc comme si l'appareil était immobile, et si l'air se déplaçait horizontalement. C'est ce qu'on exprime en disant que le *vent relatif* est horizontal.

Si maintenant, l'avion tombe *verticalement*, sans vitesse horizontale, comme une pierre qu'on lâche du haut d'un balcon, tout se passera comme s'il était immobile, et si le vent soufflait verticalement de bas en haut : le *vent relatif est vertical et ascendant.*

Dans la descente planée, l'appareil se meut à la fois horizontalement et verticalement. Le vent relatif sera donc *oblique et ascendant.*

C'est par rapport à la direction de ce vent relatif qu'il faudra mesurer l'inclinaison de la voilure, pour avoir l'angle d'attaque. C'est ainsi que les ailes pourront être inclinées *en avant* sur l'horizontale, la queue plus haute que l'avant des plans sustentateurs, sans que, cependant, l'angle d'attaque cesse d'être positif (fig. 4).

D'une façon générale, il est aisé de voir que la direction du vent relatif est toujours (en air calme) opposée à celle de la trajectoire de l'appareil, et sa vitesse égale et opposée à celle du dit appareil.

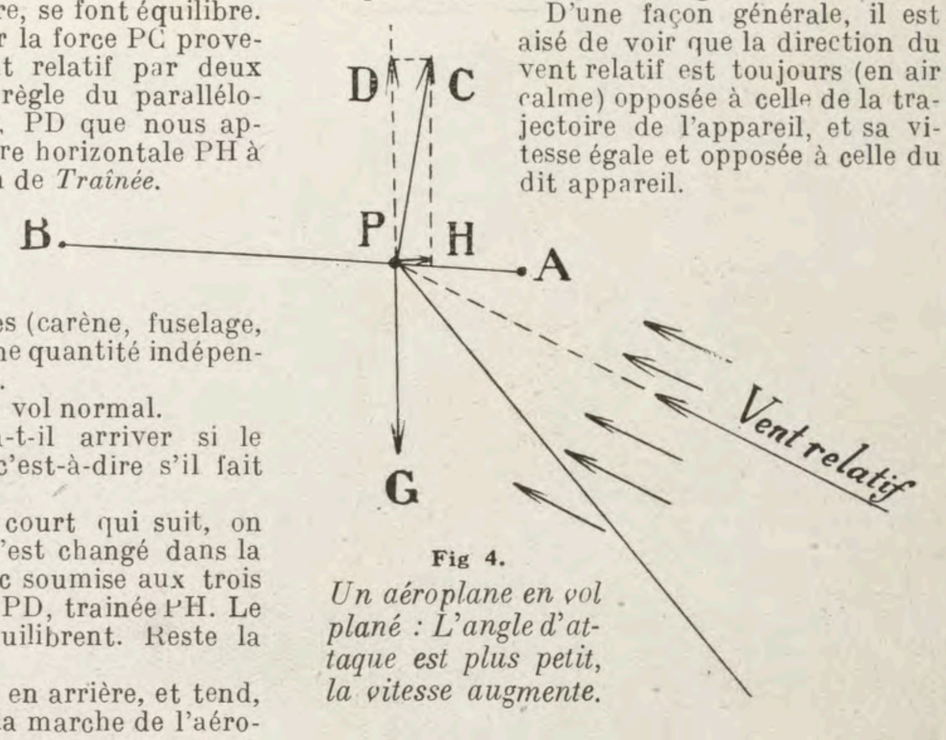


Fig 4.

Un aéroplane en vol plané : L'angle d'attaque est plus petit, la vitesse augmente.

Ceci posé, passons à la descente en vol plané proprement dite.

La descente étant amorcée, nous avons vu que la vitesse horizontale allait diminuer de plus en plus, à cause de l'action retardatrice de la traînée, et la vitesse verticale, au contraire, s'accélérer rapidement sous l'influence de l'excès de plus en plus grand du poids sur la poussée.

C'est donc au bout de peu de temps la chute verticale ? Il faut tenir compte du changement de direction du vent relatif. Primitivement horizontal, il a pris après le commencement de la descente, la direction indiquée sur la figure 3. L'angle d'attaque a donc augmenté, si la voilure a gardé la même inclinaison sur l'horizon. L'action du vent sur la voilure a augmenté proportionnellement, de même la poussée qui a pu ainsi arriver à équilibrer le poids.

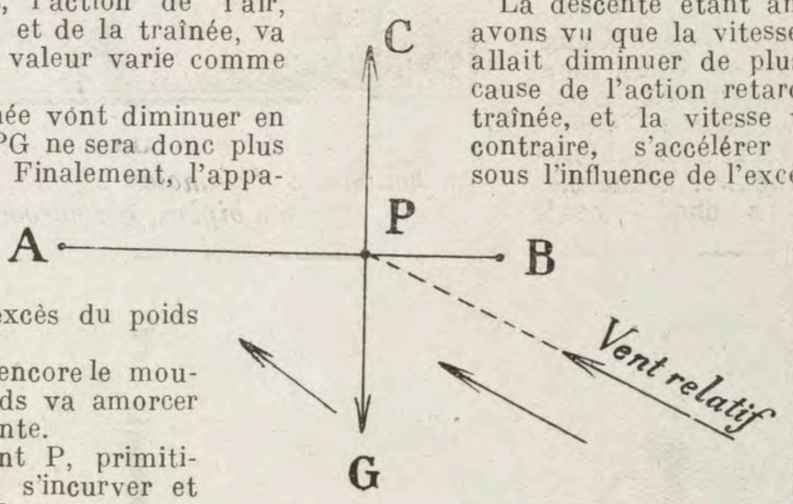


Fig 5

Aéroplane en vol plané : La voilure est horizontale. La vitesse est constante.

Mais alors, la traînée, qui augmente en même temps que l'angle d'attaque va réduire encore la vitesse, et finalement, ce sera encore la chute, quand cette vitesse deviendra trop petite pour la sustentation. Il en serait ainsi en effet si le pilote restait inerte. Pour obtenir une descente correcte, il doit diminuer son angle d'attaque, au moyen du gouvernail de profondeur en même temps qu'il coupe l'allumage.

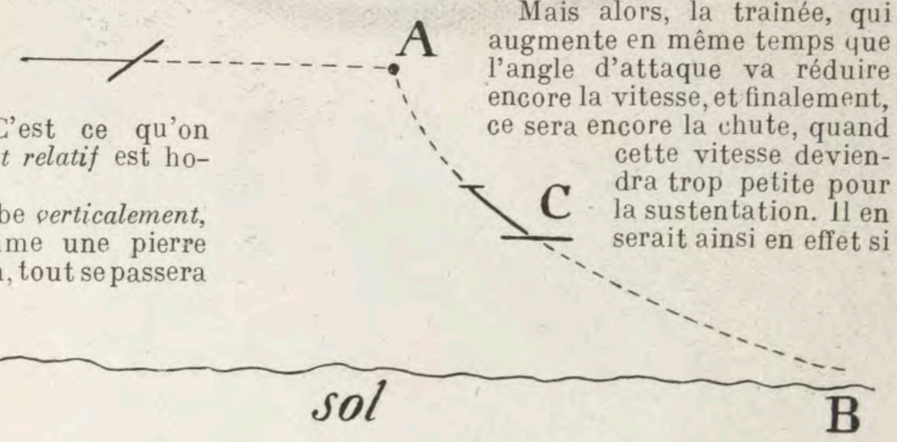


Fig. 6.

La descente en vol plané.

Plus la voilure se rapprochera de l'horizontale, plus la traînée va diminuer, comme il est facile de s'en rendre compte en comparant les figures 3 et 5.

Si les résistances passives étaient nulles, la vitesse deviendrait constante quand la voilure serait horizontale (fig. 5). En ce moment, en effet, la traînée étant nulle, et la poussée équilibrant le poids, l'appareil n'est plus soumis à aucune force.

En réalité, comme nous en avons dit un mot au début de cet article, il y a toujours des résistances passives à vaincre, dues à la résistance de l'air sur les surfaces opposées au mouvement, comme le corps du pilote, la carène, le fuselage, etc.

Si donc, la traînée était nulle, ces résistances auraient pour effet de retarder le mouvement, de diminuer la vitesse.

Pour les vaincre, l'aviateur devra incliner (fig. 4) sa voilure sur l'horizon. L'action du vent relatif sur la voilure passe alors en avant de la verticale. La traînée devient une traction. L'équilibre se produira la vitesse deviendra constante quand cette traction équilibrera juste les résistances passives.

Vitesse de la descente. On conçoit aisément que la descente s'effectuera avec une vitesse d'autant plus grande que la voilure sera moins inclinée sur la direction du vent relatif, autrement dit que l'angle d'attaque sera plus petit : en effet, (fig. 4) si l'angle de A à B avec le vent relatif diminue, la force PH augmente et tend à accélérer le mouvement. Mais les résistances passives augmentent comme le carré de la vitesse : un nouvel équilibre tendra à se produire, à une certaine vitesse. A chaque angle d'attaque correspondra une vitesse, d'autant plus grande que cet angle d'attaque sera plus petit.

Un virtuose du vol plané.

Le hollandais Wynmalen montre à Henry Farman, le constructeur de son biplan, son baromètre après l'atterrissage.

Le danger. On ne peut d'ailleurs pas impunément diminuer cet angle d'attaque. Si, en effet, soit par suite d'un faux mouvement, soit à cause d'un changement dans l'état du vent, la voilure est prise *en dessus* par le vent relatif, c'est le capotage immédiat. La poussée du vent change de sens, s'ajoute au poids au lieu de le combattre, et c'est la chute verticale qui se produit.

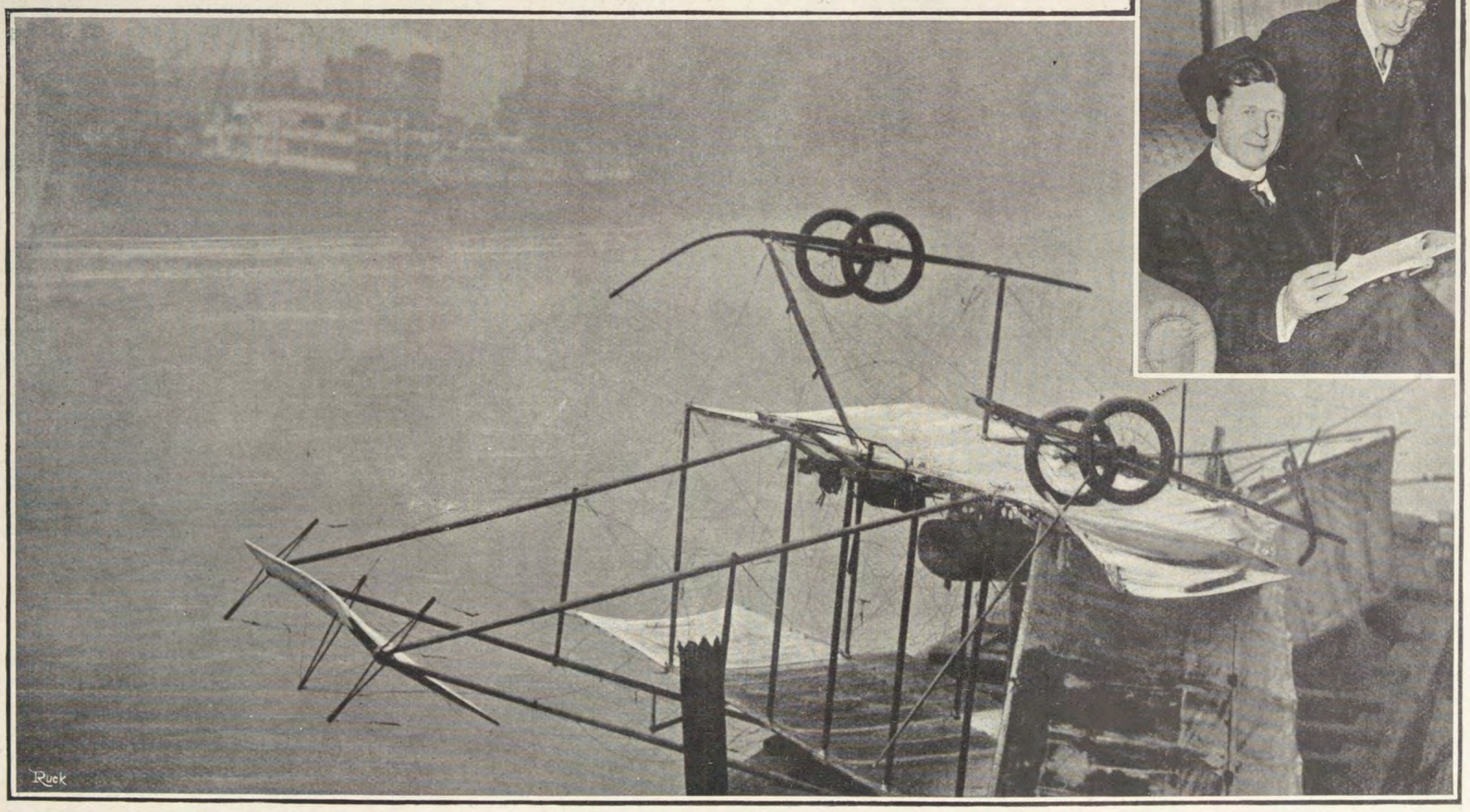
Pour nous résumer, nous pouvons donc dire ceci : quand l'aviateur marchant d'abord horizontalement avec une vitesse constante (équilibre relatif), coupe brusquement l'allumage, l'appareil descend en suivant une trajectoire courbe, qui se relève pour devenir sensiblement rectiligne. La vitesse croît d'abord, à partir du point A (fig. 6), où l'allumage a été coupé, pour devenir sensiblement constante en C, point où la trajectoire devient rectiligne.

Cette descente se termine forcément par un relèvement brusque de l'appareil, avant qu'il ne touche le sol, relèvement qui a pour but de ralentir sa vitesse horizontale. Ce changement de sens de la vitesse verticale a pour effet d'imposer aux surfaces portantes un effort énorme, effort qu'elles ne sont pas toujours capables de supporter.

C'est certainement à cette cause qu'est due la mort du malheureux Chavez.

HENRI PETIT.

L'Accident de l'acteur-aviateur Loraine



L'appareil après le sauvetage.

L'aviateur anglais Robert Loraine, qui tomba dans l'eau en tentant de traverser la mer d'Irlande, termina son voyage à la nage. A droite, l'acteur-aviateur en train de lire la pièce qu'il va jouer et qui, coïncidence curieuse, s'intitule : « L'Homme de la Mer ».

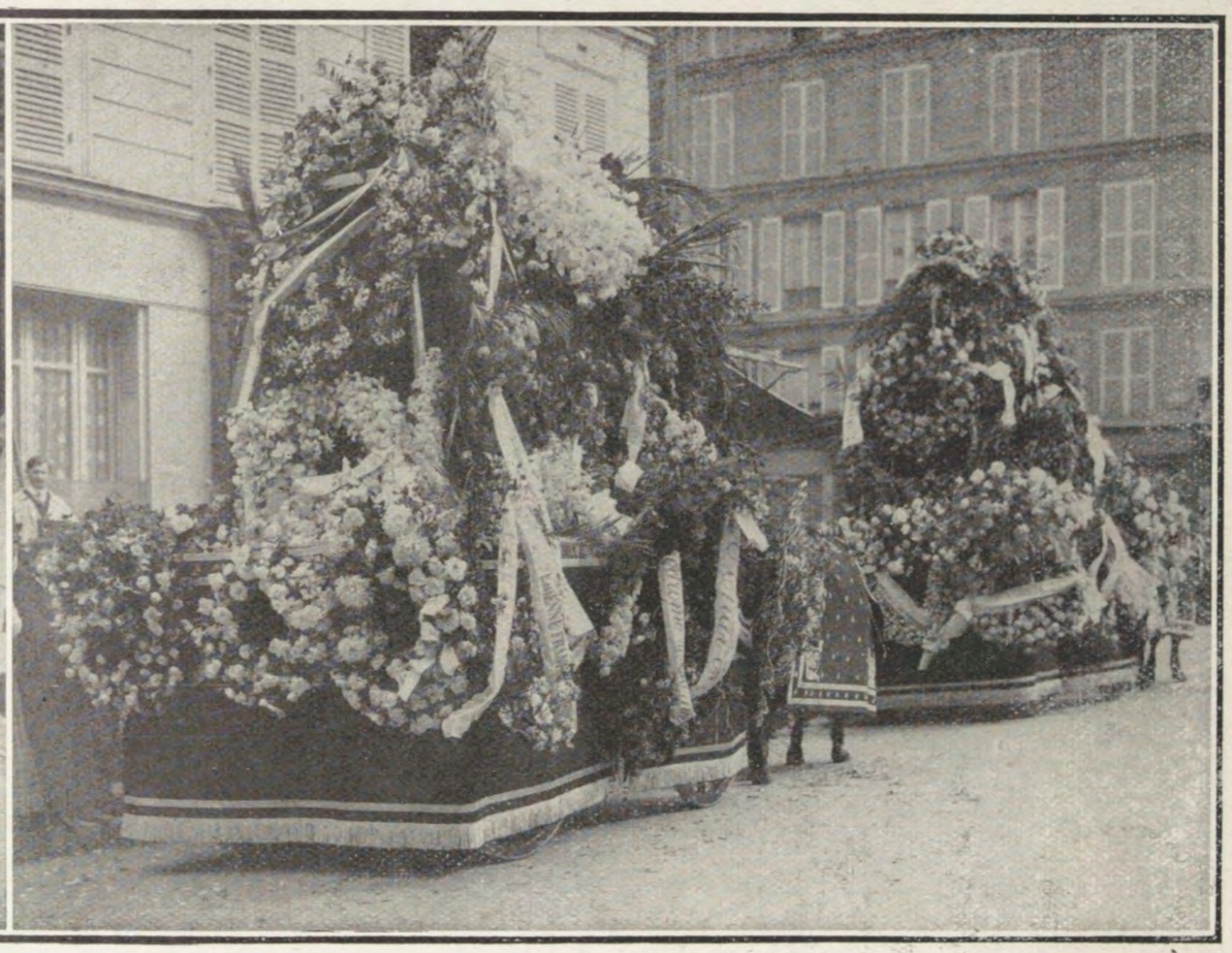
LES OBSÈQUES DE CHAVEZ

L'enterrement passe devant Saint-Augustin.

C'est à Saint-François de Sales, le 1er octobre à midi que se déroula la cérémonie des obsèques du malheureux Chavez. Une foule considérable, tant dans l'église que sur le chemin du cimetière, assista à ces funérailles dans un recueillement émouvant.

Les frères de Chavez.

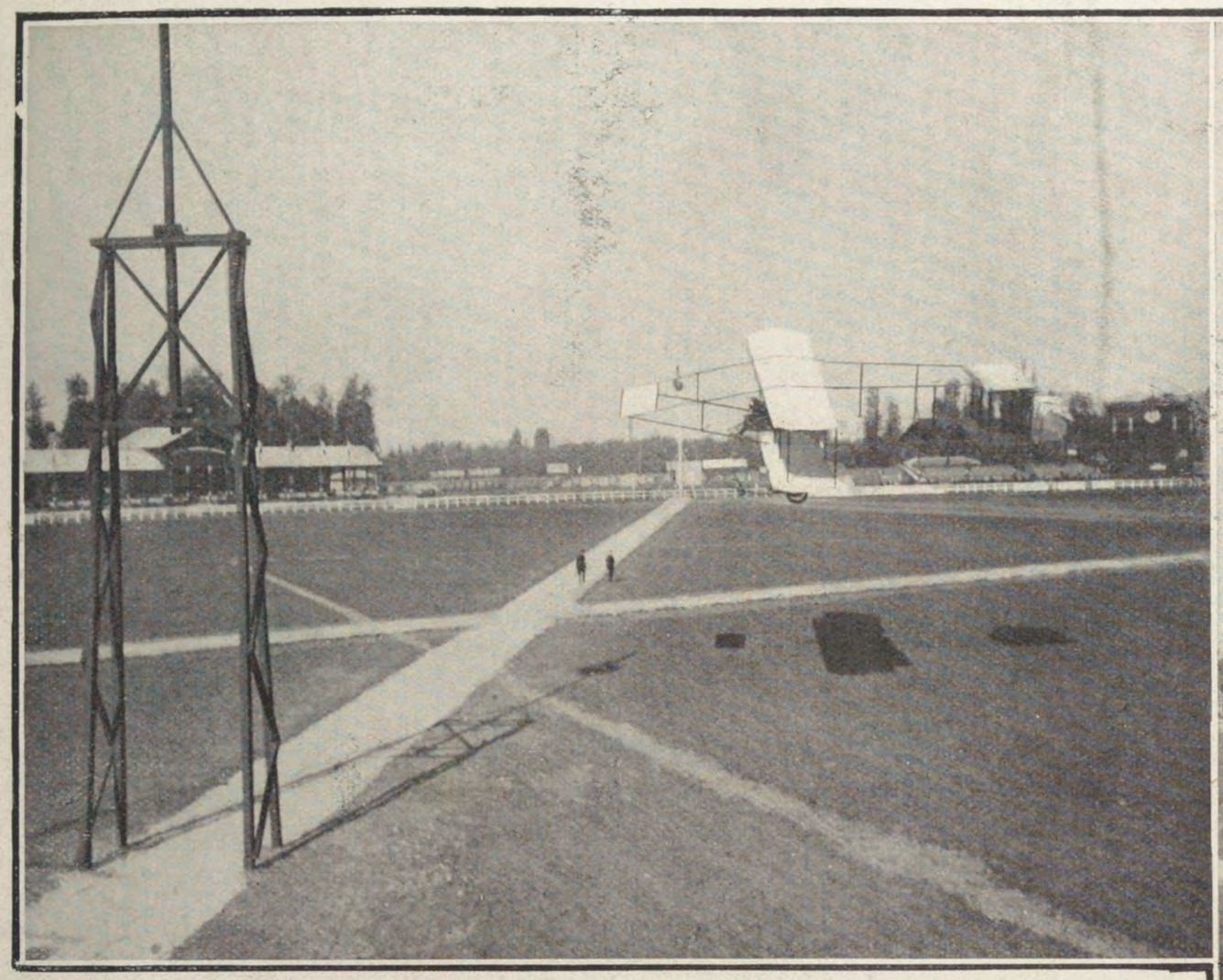
Les frères de Chavez, en compagnie des sympathiques Duray et Christiaens, managers du mort, suivaient le corbillard.



Les chars de fleurs.

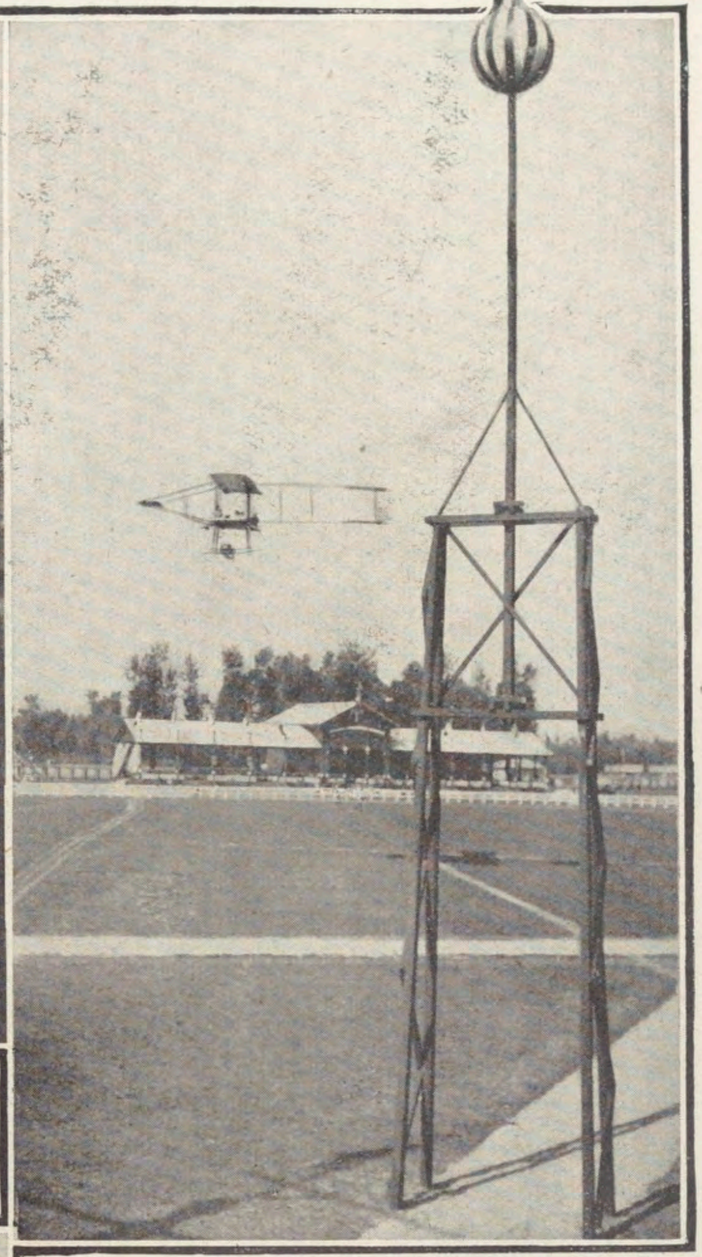
Jamais on n'avait vu une telle abondance de couronnes et de fleurs. Tous avaient tenu à rendre un dernier hommage au héros que fut Chavez. C'est au cimetière du Père-Lachaise que le regretté aviateur fut inhumé.

LE MEETING DE MILAN



L'ancien champion cycliste Eros.

L'ancien champion cycliste Eros est devenu un virtuose du biplan. Il a accompli de belles performances au meeting de Milan. (*Détail technique :* biplan H. Farman.)



Un vol de Cagno.

De même qu'Eros fit de la bicyclette, Cagno a abandonné l'automobile pour l'aviation. (*Détail technique :* biplan H. Farman.)

Un audacieux virage.

Le virtuose de la Demoiselle, Audemars, s'est fait applaudir dans ses évolutions acrobatiques et téméraires.

Le sitomètre.

Un officier italien observe au sitomètre le vol de Legagneux qui atteint 2.150 mètres d'altitude.

Thomas totalise.

Thomas et Dickson sont entrés en collision. Dickson fut relevé dans un état désespéré. Thomas était peu grièvement blessé. En médaillon, Dickson.

Photographies de nos envoyés spéciaux.

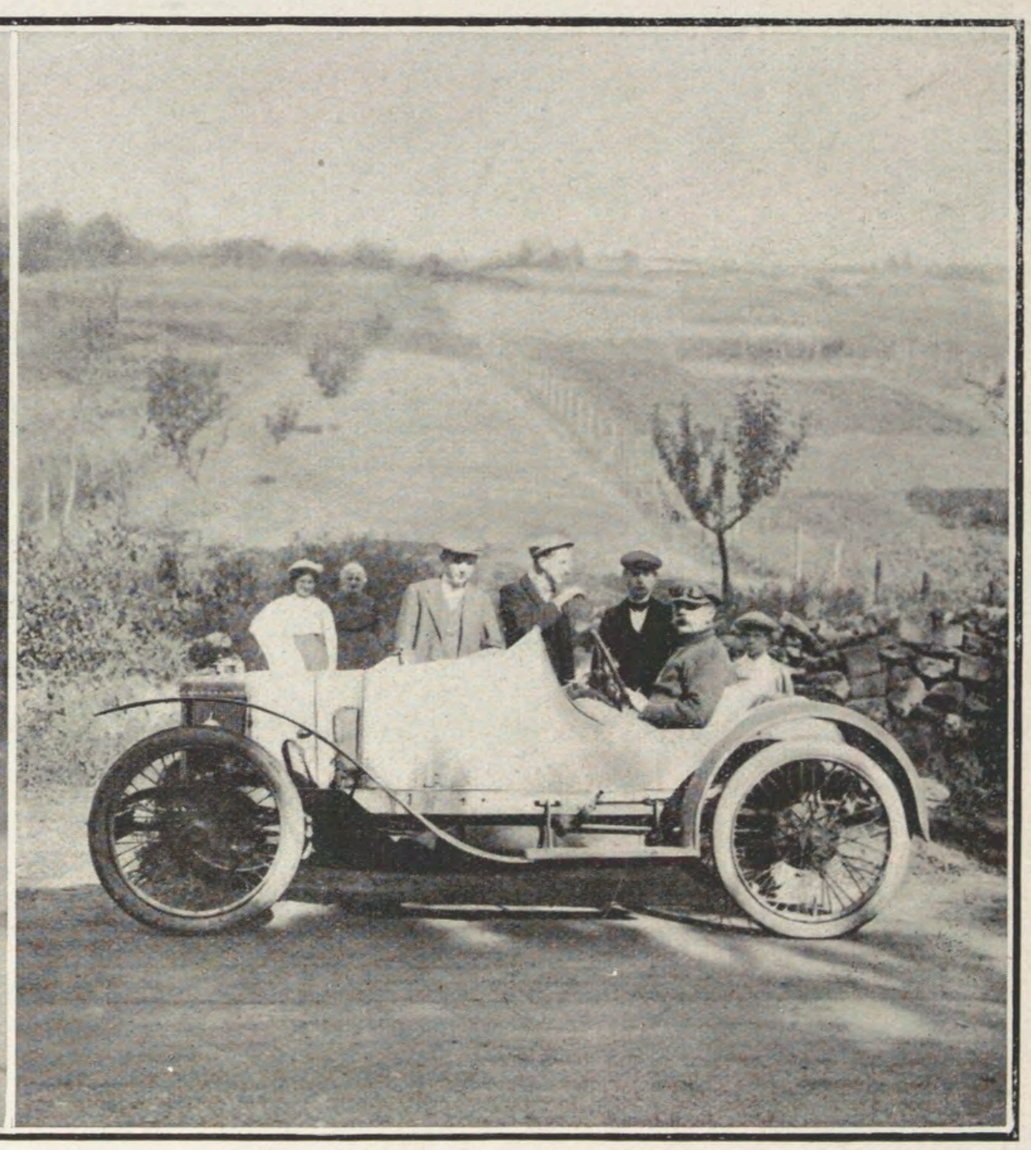
LA COURSE DE COTE DE GAILLON

Pierron, vainqueur de la cinquième catégorie.

La voiturette de Pierron 1re de la 5e catégorie, en 41 s. 1/5, a pris la 4e place dans le classement au rendement. (*Détails techniques :* Voiturette Pierron, moteur Labor-Aviation, pneus Continental).

Halton, vainqueur de la sixième catégorie.

Halton, gagnant de la sixième catégorie en 40 s. 4/5 jusqu'à 100 d'alésage a pris la troisième place dans le classement au rendement. (*Détails techniques :* Voit. Labor, mot. Labor-Aviation, pneus Continental).



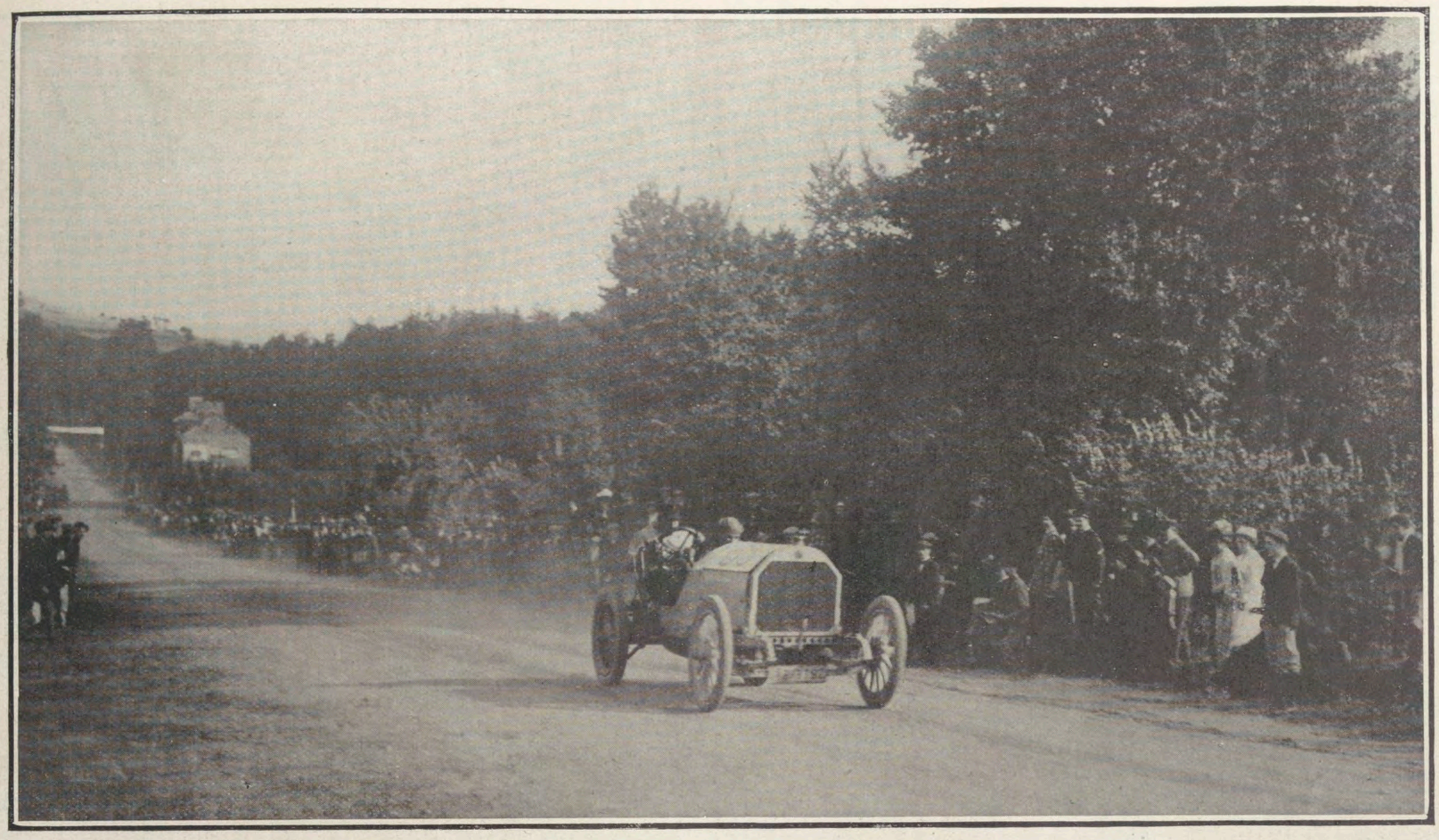
P. Rivière, gagnant de la troisième catégo rie.

Rivière, gagnant de la troisième catégorie (jusqu'à 75 d'alésage) sur une 4 cylindres 75/140 prend 13 s. au second et monte la côte en 1 m. 21 1/5. (*Détails techniques :* Voiture Le Gui,)

Crespelle, vainqueur de la deuxième catégorie.

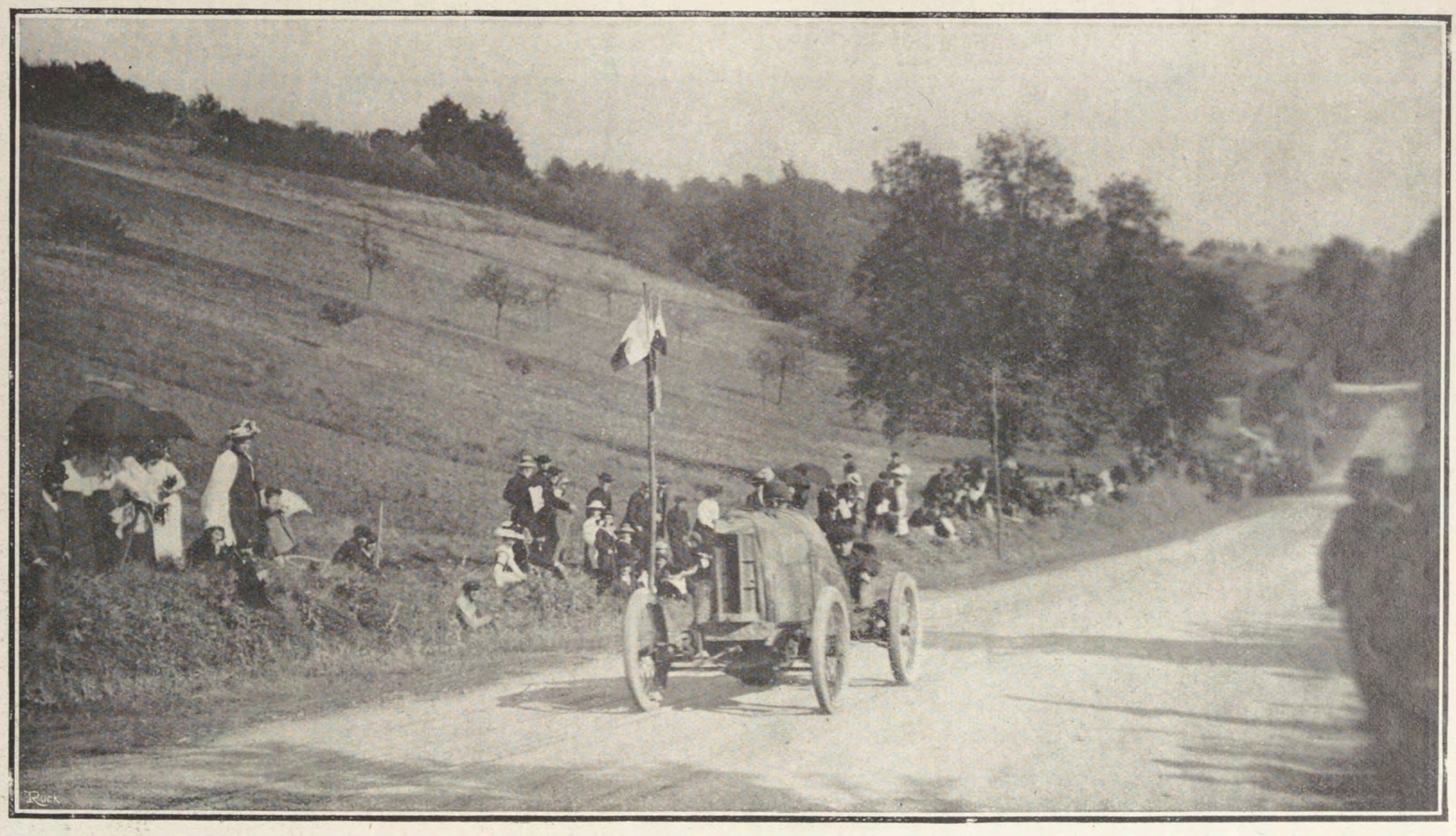
Crespelle sur monocylindre 108/213, bat toutes les 2 et 4 cylindres de sa catégorie en 1 m. 1s. 1/5 et prend une très bonne place dans le classement au rendement. (*Détail technique :* Voiture Crespelle, pneus Continental.)

LA COURSE DE COTE DE GAILLON



Erle bat le record de la côte de Gaillon, à 157 kilomètres à l'heure.

Le record du kilomètre en côte, à Gaillon, qui appartenait depuis 1906 à Lee Guiness avec 25 s. a été battu dimanche dernier par Erle qui, avec sa voiture 4 cylindres de 185×200 a couvert les 1 000 mètres en 23 s. soit à 157 kilomètres à l'heure. (*Détail technique :* Pneumatiques Continental



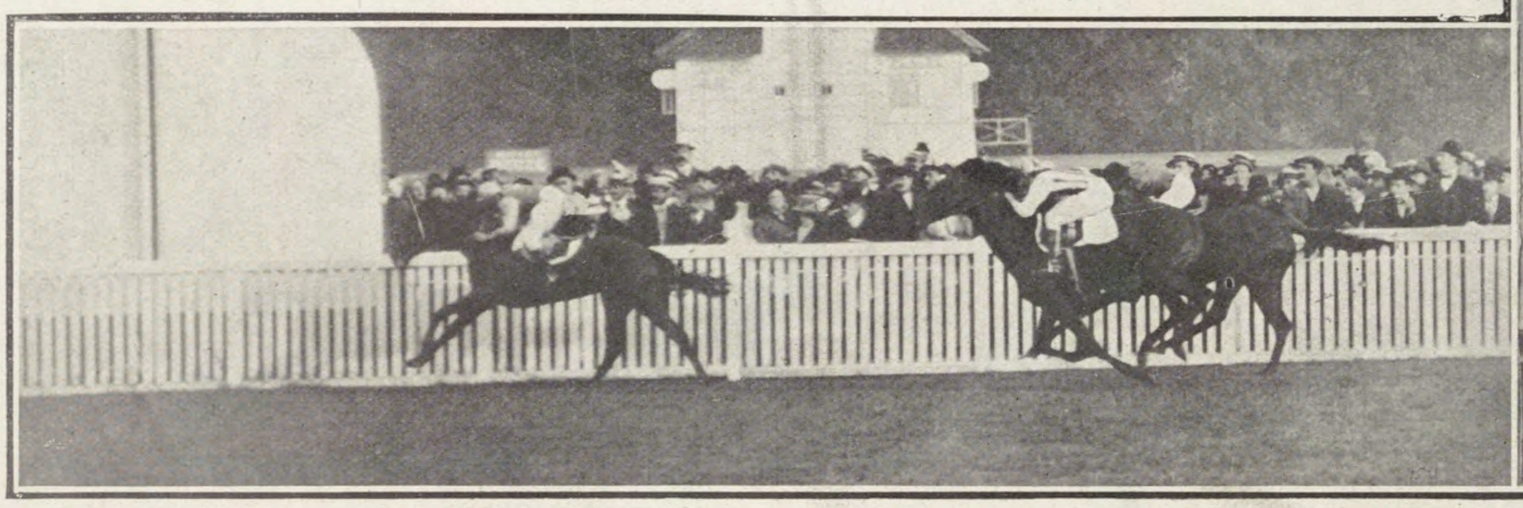
Goux qui a fait le meilleur temps des voiturettes.

Dans la catégorie des voiturettes, le meilleur temps a été fait par Goux avec sa voiturette 2 cylindres 80 × 280, qui a monté la côte en 38 s. et a pris la seconde place dans le classement au rendement, la première revenant à Boillot sur la monocylindre 100×270.

LA SEMAINE INTERNATIONALE

Le Handicap de la Tamise (1.800 mètres, 25.000 francs). Le 26 septembre.

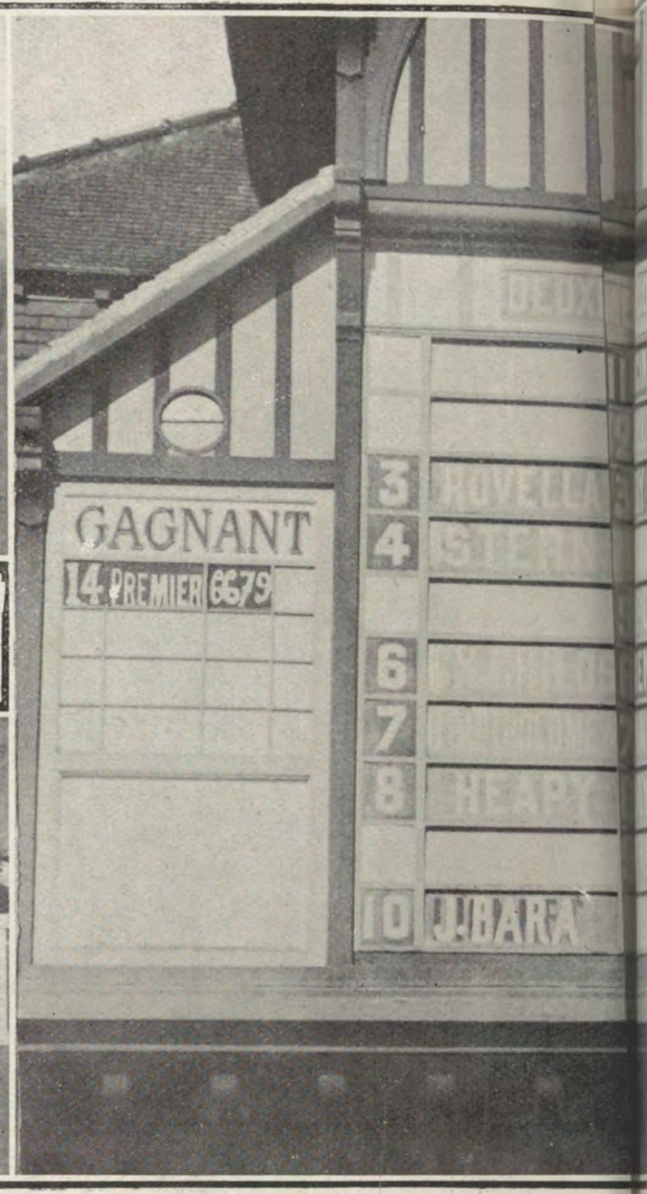
Avant le poteau ordinaire, Imperator III s'échappait. Il parvenait à conserver une demi-longueur sur Dor ; Lama, 3e à une encolure, devant Perrier à une tête.



Ravigote Carlopolis Le Platine

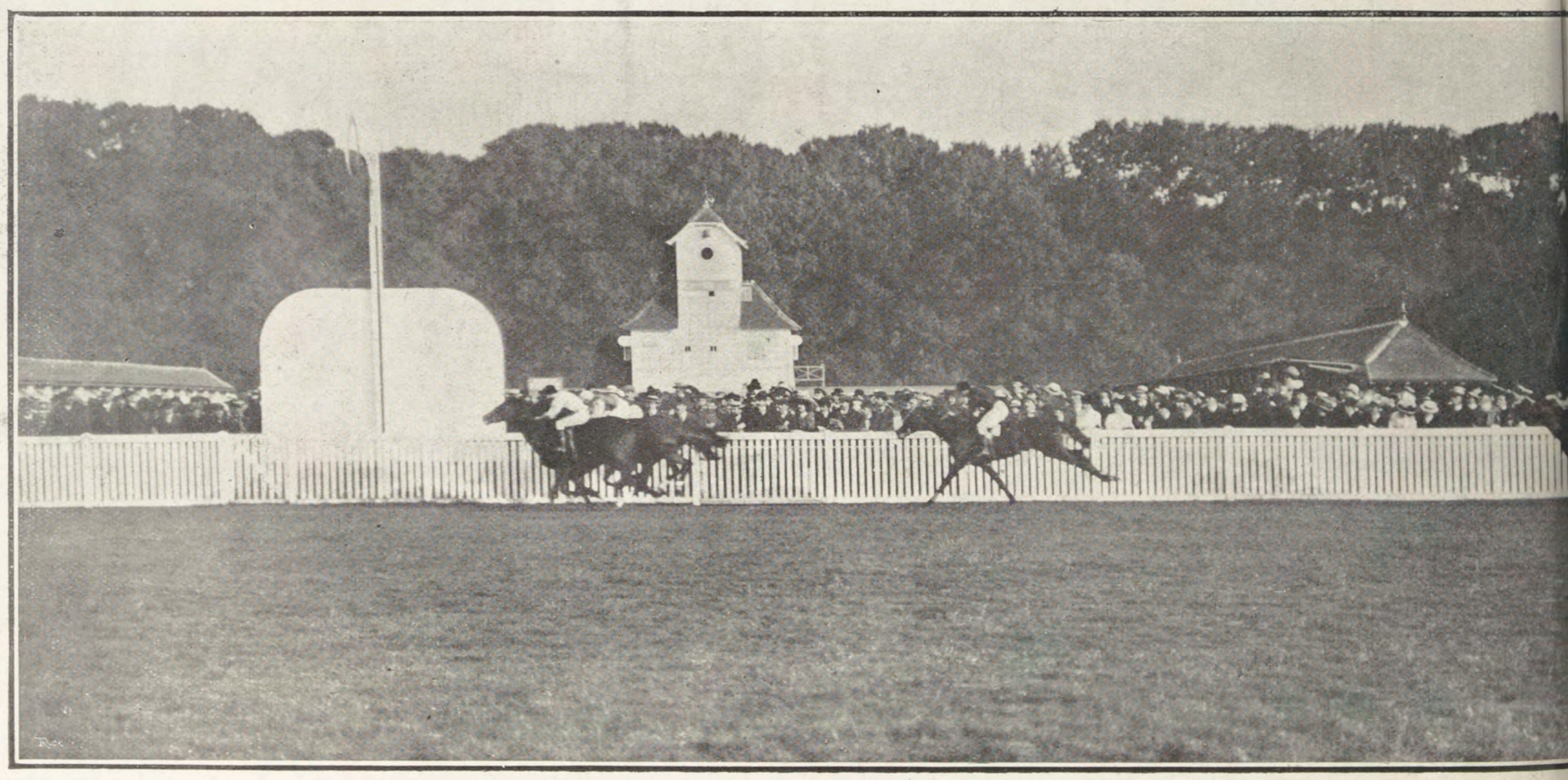
Le Prix du Tibre (2.900 mètres, 10.000 francs). Le 26 septembre.

Dans la ligne droite, Scandale fléchissait et Ravigote finalement conservait deux longueurs sur Carlopolis, 2e à une tête devant Le Platine.



Un bea Pari-Mutue

La réunion du 26 septembre débuta par u t. Le gag
enchères, 1.100 mètres, 4.000 francs, ligne d Manche,
6.679 fr. pour 10 fr. et 1.398 fr. pour 5 fr courses, s



Bona II Agra Arménienne Holbein Chateldo

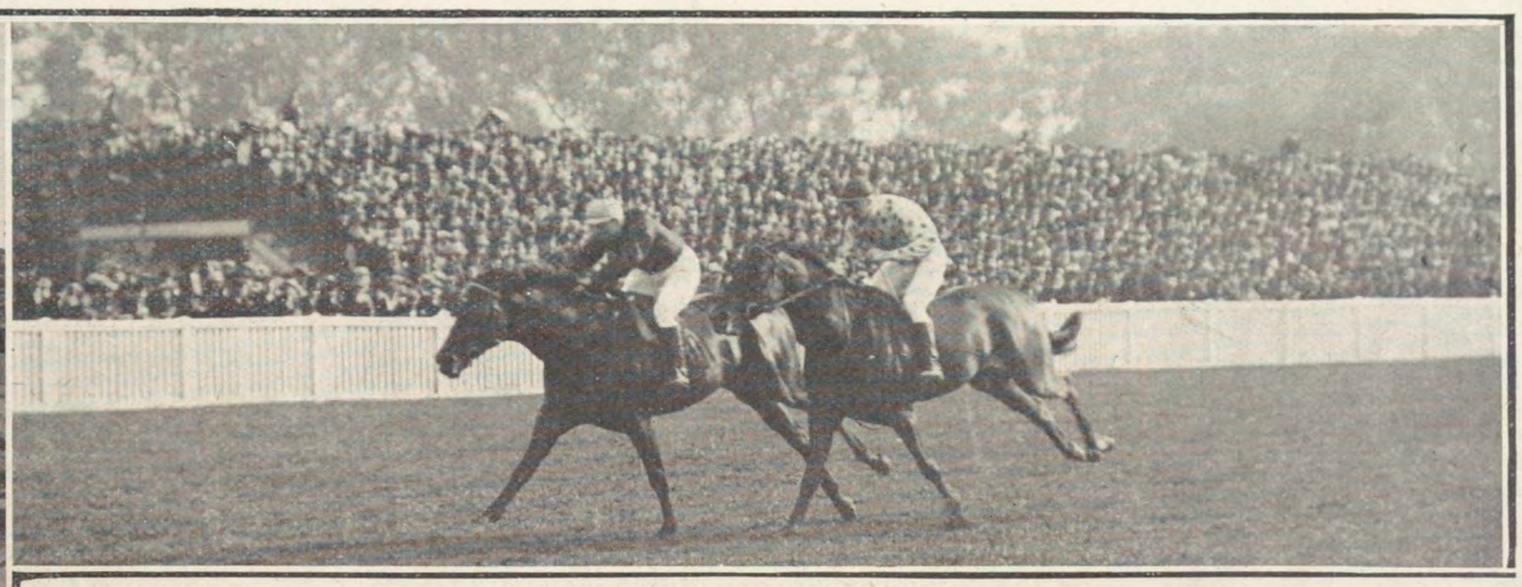
Le handicap de la Seine (3.200 mètres, 25.000 francs). Le 28 septembre.

Agra a mené devant Arménienne. En face, elle était devant Bona II. Dans la ligne droite, celle-ci venait attaquer Agra sur laquelle elle finissait par prendre l'avantage. Arménienne survenait dans les dernières foulées, ne succombant que d'une courte tête. Agra était troisième.

ALE DE MAISONS-LAFFITTE

Un bet au Pari-Mutuel.

ia par sport. Le gagnant du Prix du Rhône (à vendre aux
es, ligne La Manche, à M. Pignard Dudéser, (Ryan). Il fit
pour 5 ses courses, sauf une, produisirent des cotes élevées.



Fils du Vent Evohé IV

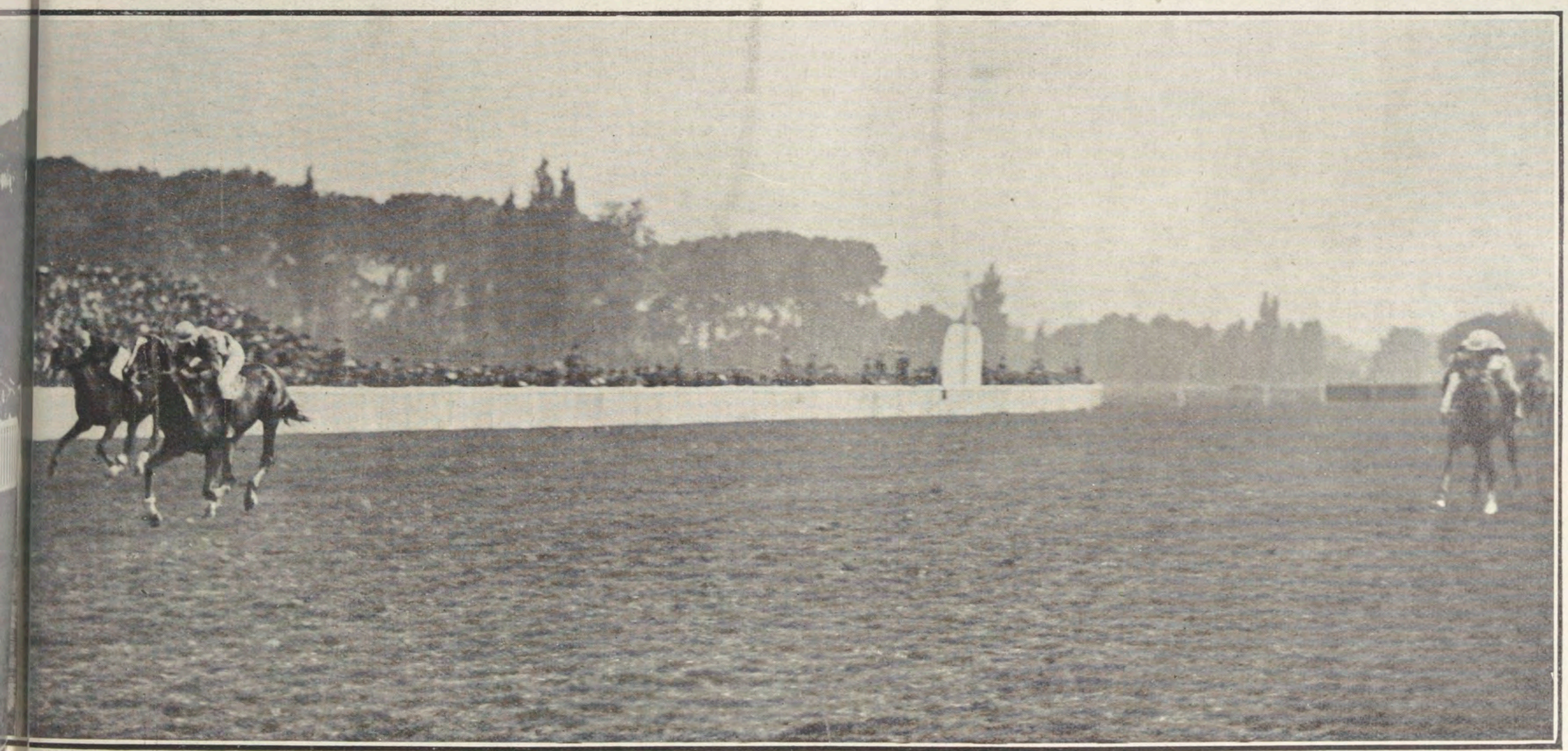
Le Prix de la Manche (1.000 mètres, 10.000 francs). Le 26 septembre.

A la distance, Fils du Vent et Evohé IV restaient en présence. Fils du Vent l'emportait de 3/4 de longueur. Péterhof, 3e à quatre longueurs.

Le Rubicon Ripolin

La Coupe d'Or (2.000 mètres, 30.000 francs). Le 28 septembre.

Le Rubicon l'emportait d'une encolure sur Ripolin. Italus était troisième, précédant Romarin II, Sablonnet, Passe-Rose et Méliadis.



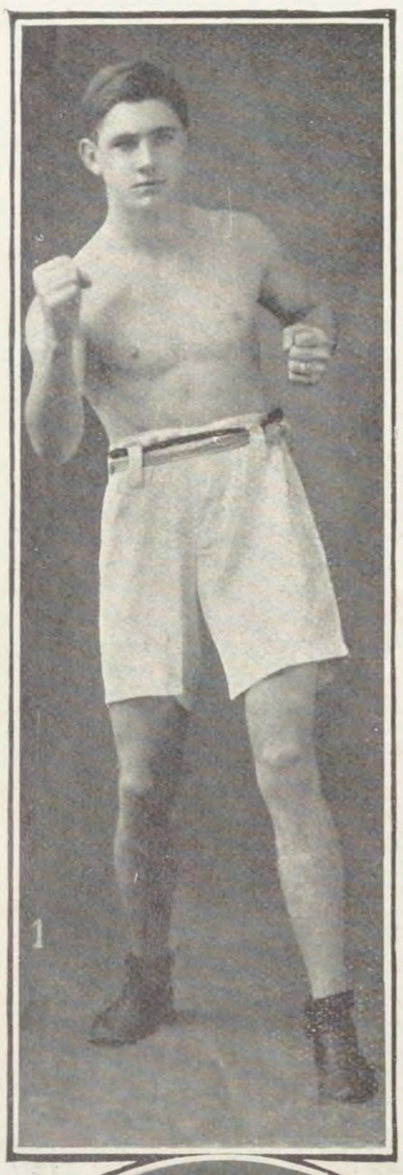
Pauvre Rose Nectarine Gibelin

Criterium de Maisons-Laffitte (1.200 mètres, 20.000 francs). Le 30 septembre.

Nectarine, Pauvre Rose et Gibelin se sont détachés. A la distance, Pauvre Rose fléchissait et succombait d'une longueur derrière Nectarine. Gibelin troisième à une courte tête devant Le Roi. Nectarine, par Zinfandel et Yagha, à M. Muller, était montée par Milton Henry.

LA SAISON DE BOXE

La saison de boxe est commencée ✍ A en juger par les promesses, elle éclipsera toutes les précédentes ✍ ✍ ✍



APART quelques matches sans importance et d'une sincérité relative, la boxe a chômé en été. Aussi est-ce avec une réelle satisfaction que les sportsmen voient les réouvertures succéder aux réouvertures. Cette année, nous comptons trois établissements, le Wonderland, l'Elysée-Montmartre et le Wagram. Nous allons voir les progrès réalisés par nos boxeurs pendant ces derniers temps et admirer de nouveaux champions américains.

Il est triste de constater que deux de nos meilleurs hommes, sinon les deux meilleurs, Hogan et Piet sont partis au régiment, où, même s'ils ont des supérieurs sportifs, ils ne suivront pas le régime qui convient au métier du ring. Piet qui, avec Adolphe, sous l'habile direction de M. Gus Muller, fit une magnifique campagne en Amérique, ne pourra donc pas profiter complètement du travail acquis. Adolphe devra à lui tout seul soutenir la réputation de l'excellente équipe. A côté de ces Français, d'autres auront à cœur de continuer à émailler leur record de victoires retentissantes. Moreau, Battling Lacroix, Carpentier, Paul Thil, Ledoux notamment, ne se contenteront pas de leur science actuelle, ils persévèreront dans la voie du progrès et je serais fort étonné si de cette élite ne sortait pas un ou plusieurs champions avec un grand C.

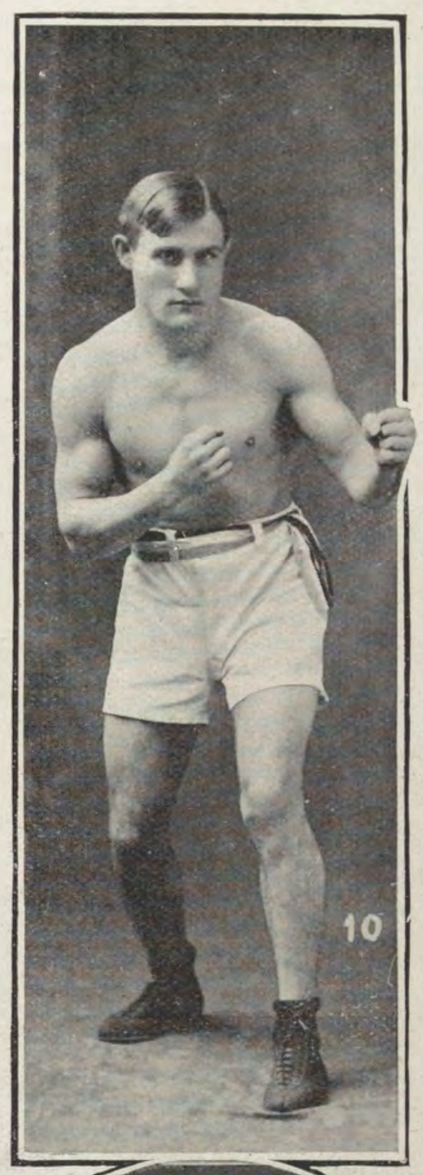
Les Américains viendront nombreux. Nous recevrons la visite des meilleurs boxeurs d'outre-Atlantique. Il est probable qu'avant de partir pour l'Australie où doit l'emmener Mac Intosch, Billy Papke viendra fournir quelques combats en Europe. Willie et Harry Lewis font des engagements signés. Peut-être le vainqueur de ce dernier, Léo Houck, aura-t-il envie de faire consacrer sa réputation naissante en France. Joe Jeannette, Jimmy Gardner seront également nos hôtes.

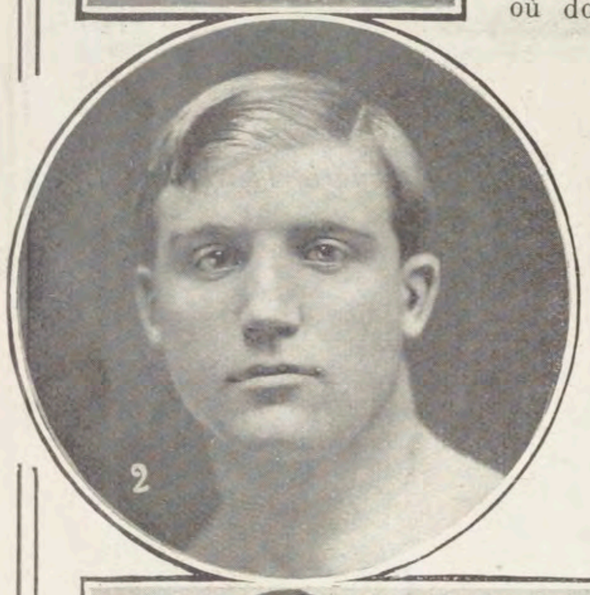
Quant à Stanley Ketchell, il va s'embarquer pour l'Europe, afin de remettre sa santé, et s'il assiste aux combats de boxe, ce sera sans doute en spectateur. Nous le regretterons. Mais celui qui aime les plaisirs a tort de choisir Paris pour soigner sa forme. Nous allons voir Jim Johnson, mais après son histoire de Bruxelles, mieux aurait valu le laisser dans l'ombre pour conserver à la boxe le prestige qu'elle ne devrait jamais abdiquer.

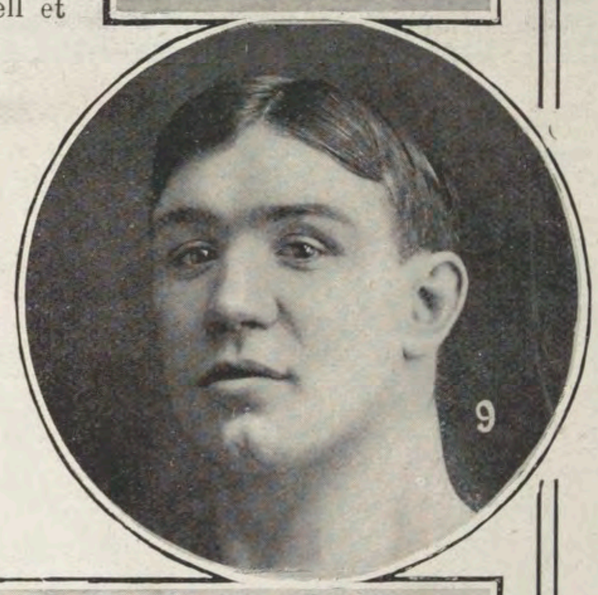
Enfin, il est à peu près certain que nous aurons des visites sensationnelles. En ce qui me concerne, j'ai reçu une lettre de la Nouvelle-Zélande me demandant si les champions néo-zélandais avaient quelque chance de trouver des matches à Paris et une missive de M. Engel, manager de Frank Klaus et de F. Madole qui désire nous faire admirer ses poulains.

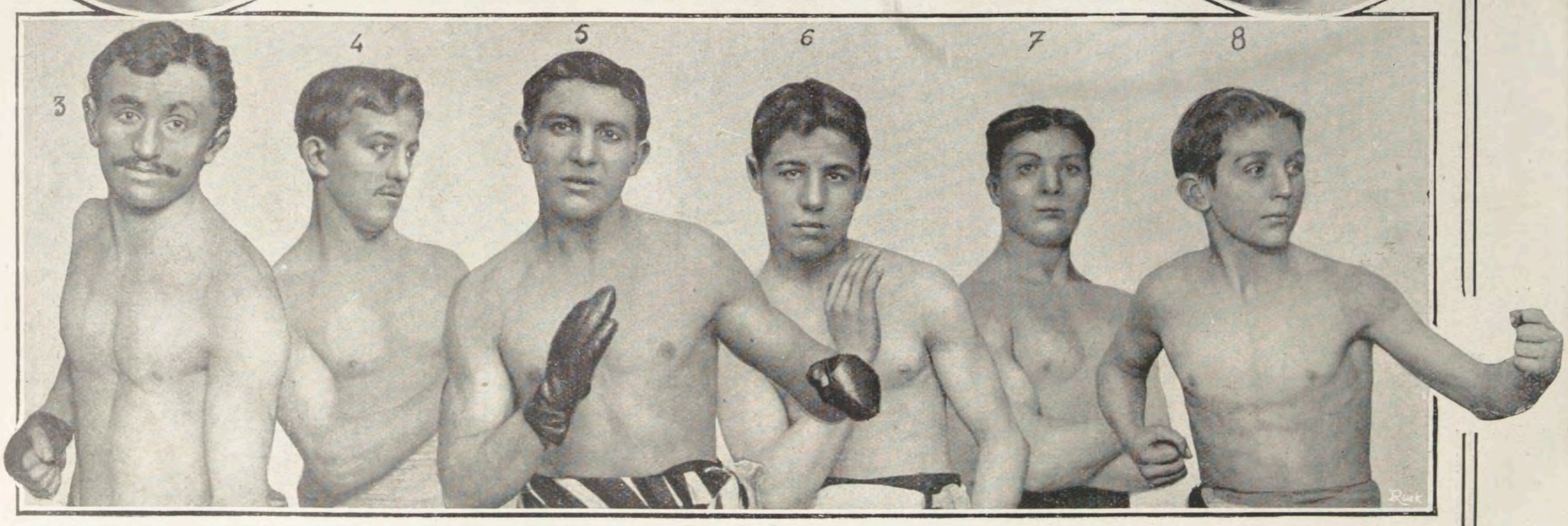
Frank Klaus est né le 30 décembre 1887, à Pittsburg. Il mesure 1 m. 70 et pèse 69 kilos. Il a débuté en 1904 et n'a jamais subi de défaite. Au début de 1910, son record comportait 48 combats, se répartissant ainsi : 18 victoires par knock-out, 14 aux points, 1 match nul et 15 sans décision. Il a battu notamment Harry Lewis sur une faute, a knock-outé Harry Mansfield en deux reprises, Cy Flynn en trois. D'origine allemande, il est surnommé le « Bear-Cat », le chat-ours. Après avoir facilement triomphé de tous les adversaires qui lui furent opposés dans son pays de naissance, il alla combattre dans l'Est. Jimmy Gardner, qu'on croyait devoir le battre, fut mis knock-down deux fois et vaincu avec la plus grande aisance. Jack Twin Sullivan, qui combat surtout les poids lourds, ne fut pas plus heureux. Klaus, dans une rencontre avec Billy Papke, mena la danse de bout en bout. Quoique malade, il martela Ketchell et eut l'avantage. S'il avait été bien portant, suivant l'avis de toutes les compétences, il aurait knock-outé le champion des poids moyens. Il est l'homme que nous allons sans doute admirer et, fait remarquable, il est le seul compétiteur sérieux qui puisse faire le poids au bord du ring. Ajoutez à cela qu'il est sérieux, tempérant et parfait gentleman. Son compagnon, le poids léger F. Madole qui va être opposé au fameux Pal Moore est, de l'avis de Battling Nelson, le plus rapide et le plus scientifique boxeur de son poids.

JACQUES MORTANE.





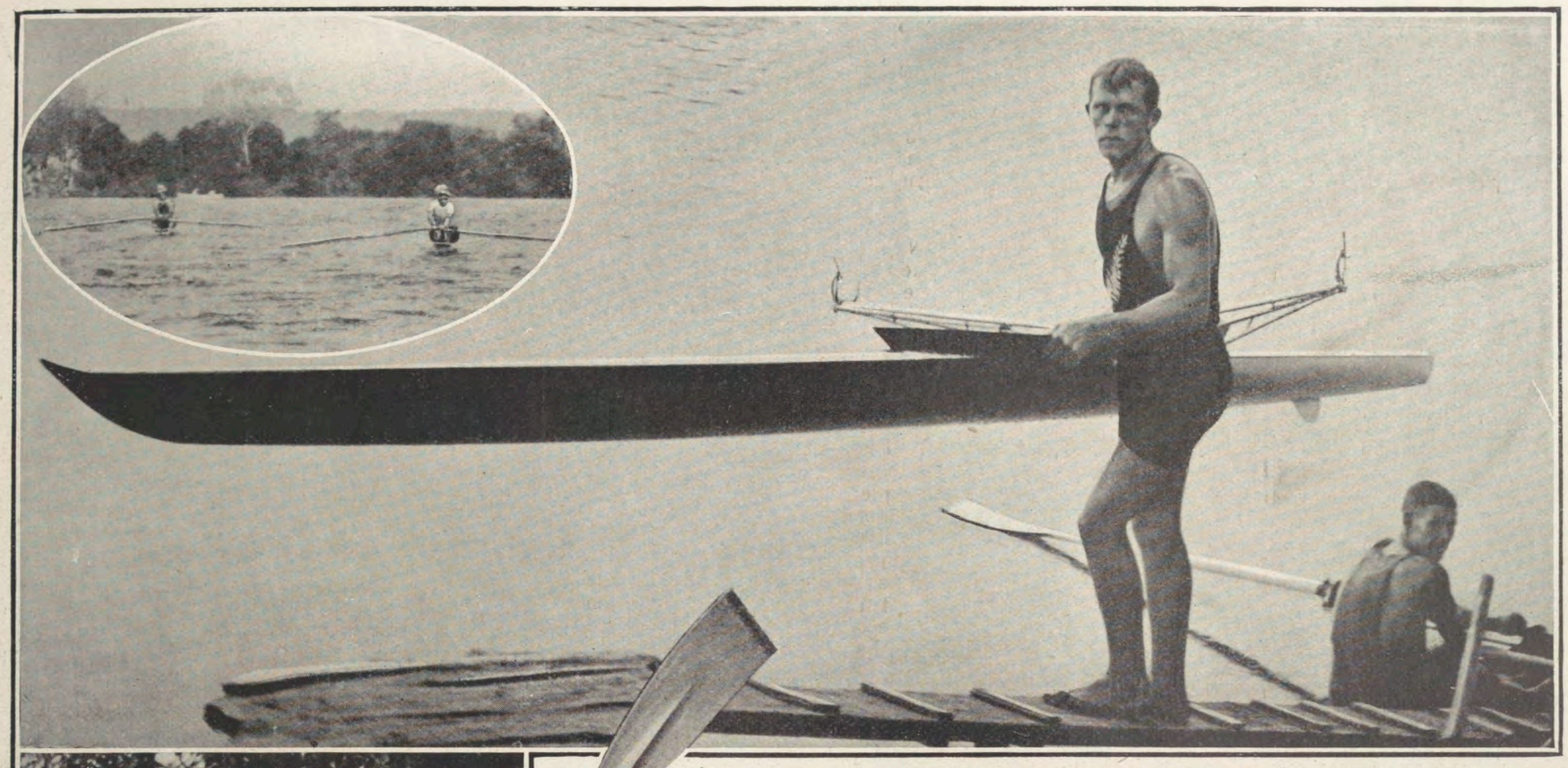




Les champions que les Parisiens vont applaudir.

1. F. Madole, poids léger américain, qui va probablement venir à Paris. — 2. Hogan. — 3. Battling Lacroix. — 4. Adolphe. — 5, H. Piet. — 6. Paul Thil. — 7. Ledoux. — 8. Carpentier. — 9. Marcel Moreau. — 10. Frank Klaus, le fameux middleweight américain, rival de Papke et de Ketchel, qui désire boxer en France.

LE CHAMPIONNAT DU MONDE DE SCULL



Dick Arnst va prendre le départ.

L'invincible Dick Arnst, a gardé son titre de champion du monde d'aviron, battant l'anglais Barry de huit longueurs ; en haut, le départ ou d'un bateau suiveur.

A l'entraînement.

Le néo-zélandais Dick Arnst est âgé de 27 ans. Il a remporté le championnat 4 fois.

Dick Arnst et ses soigneurs.

Dick Arnst avait suivi une préparation très sévère avant de matcher Barry. Il faisait de la boxe, de la marche et de la lutte avec ses soigneurs, Fogwell, Peter Nelson et Floyd.

Le 18 août dernier, sur le Zambèze, le néo-zélandais Dick Arnst a gardé son titre de champion du monde professionnel de scull en battant l'Anglais Ernest Barry par huit longueurs sur cinq milles.

Dick Arnst qui était devenu champion, par suite de sa victoire sur Webb en 1908, avait été défié par Ernest Barry que soutenaient de leur appui financier de nombreux sportsmen anglais, désireux de voir le trophée revenir en Angleterre. Malgré toute sa valeur, Barry n'a pu résister au néo-zélandais qui avait suivi un entraînement extrêmement sévère.

Les cinq milles furent couverts par le vainqueur en 20 m. 14 s., ce qui donne une vitesse moyenne de 24 kilomètres à l'heure.

Le championnat du monde professionnel de skiff s'est disputé 66 fois. C'est en 1854 qu'il a été ramé pour la première fois et gagné par J. Messenger sur J. Cob en 24 m. 25 s. pour les 7 kilom. 240 du parcours.

C'est G. Towns qui l'a gagné le plus de fois. Il a remporté le trophée 7 fois, après lui vient Hanlon, 6 fois, puis R. Chambers, D. W. Beach et Kelley avec 5 victoires chacun, Dick Arnst enfin avec 4.

F. T.

COMMENT LANCER LE POIDS

Par RALPH ROSE

Continuant sa série sur l'entraînement dans les divers sports athlétiques, notre collaborateur André Glarner donne un article du champion du monde du lancement du poids et du disque, Ralph Rose.

Ralph Rose, dont je traduis ici la méthode pour les lancements du poids et du disque, est un des athlètes les plus en vue, et incontestablement le meilleur lanceur de poids du monde entier à l'heure actuelle.

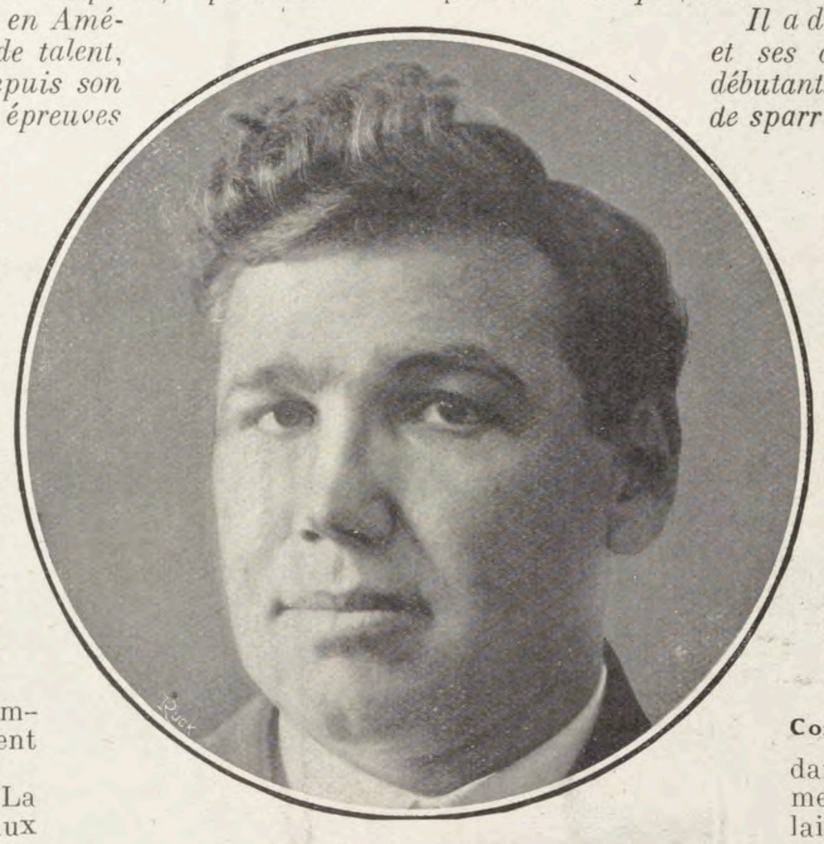
Détenteur des records du lancement de tous les poids, depuis celui de 3 kg. 500 jusqu'à celui de 10 kilogs, il jouit en Amérique d'une célébrité bien acquise. Avocat de talent, Rose qui s'adonna aux sports athlétiques depuis son enfance, gagna ses premiers galons dans les épreuves interscolaires, en Californie. Après avoir gagné tous les championnats interuniversitaires, sous les couleurs de l'Université de Michigan, il remporta, à 19 ans, le titre de champion du monde du lancement du poids et du disque, aux Jeux Olympiques de l'Exposition de Saint-Louis.

Il a d'ailleurs depuis conservé ce glorieux titre, et ses conseils seront précieux pour nos jeunes débutants. Il excelle également dans la boxe et servit de sparring-partner à Jeffries. *A. G.*

Le lancement du poids comme concours athlétique, date de l'antiquité. C'est, je crois, le sport le plus ancien. Et ce que les Grecs appelaient le lancement de la pierre est devenu le lancement du poids. Quant au lancement du disque, il est à peu près ce qu'il était au temps des Jeux Olympiques de l'ancienne Grèce. La forme du disque a peut-être légèrement changé, mais les règlements sont à peu près les mêmes que ceux qui régissaient la jeunesse grecque aux Jeux Olympiques qui, tous les deux ans, se disputaient au stade d'Athènes.

Mais, en ces temps reculés, le lancement du poids était simplement un concours de force, les hommes les plus forts étaient toujours les vainqueurs. Aujourd'hui, les conditions ont un peu changé, et je puis affirmer que les champions de jadis, n'employant que leur force et leurs muscles seraient inférieurs à nos champions actuels.

Ce sport exige un effort très grand. La vitesse, retenez-le bien, est un des principaux facteurs pour obtenir le maximum de l'effort musculaire que vous aurez à déployer pour arriver à un résultat. Grâce à la vitesse, à l'élan donné, le poids, lorsqu'il quittera votre main, sera projeté non seulement par la force de votre bras, mais encore par la poussée entière de tout votre corps. Si vous avez le poids dans la main droite, l'effort maximum sera atteint par la concentration musculaire du bras droit, de la jambe droite, des muscles du dos, tout ceci combiné avec la rigidité de la jambe gauche qui maintiendra l'équilibre.



Ralph Rose.

Champion du monde du lancement du poids et du disque, auteur de cet article.

D'où vient ce progrés? La principale et même la seule raison est celle-ci : le lanceur actuel a appris que le style, et surtout la vitesse, sont tout aussi importants, sinon plus que la force elle-même. Ici, comme partout, la science a remplacé la force brutale.

Et cette science ne peut s'acquérir que grâce à un entraînement consciencieux, bien compris et suivi, entraînement qui s'occupera seulement de la vitesse et du style, mais non surtout du développement physique.

Dans les épreuves officielles américaines, les championnats de poids comprennent : 1° le lancement du poids, 2° le lancement du disque, 3° le lancement du marteau, 4° le lancement du poids de 56 livres.

En France, on ne pratique généralement que le lancement du poids ordinaire et le lancement du disque.

Nous ne parlerons donc que de ces deux sports pour les lecteurs de la *Vie au Grand Air*. D'ailleurs, j'estime qu'aucun débutant, ordinairement âgé de moins de 19 ans, ne devrait faire de poids supérieurs, réellement trop lourds pour leur force physique à cet âge.

Concentration musculaire. Si vous voulez obtenir un résultat dans le lancement du poids, il faut bien vous mettre ces deux mots : « concentration musculaire » dans la tête, et vous les rappeler constamment, dès que vous prendrez le poids ou le disque, soit à l'entraînement, soit dans les épreuves officielles.

Je vais essayer de vous expliquer, en quelques mots, comment vous pourrez arriver à obtenir cette concentration musculaire.

Là, comme ailleurs, l'entraînement sérieux est tout, et vous n'arriverez à un résultat que lorsque vous aurez acquis le style et la manière de lancer le poids.

Ce style est celui de presque tous les champions des Etats-Unis, celui que j'emploie tou-

Le poids est lancé.

Ralph Rose vient de lancer le poids. Il le regarde anxieusement et s'efforce de rester dans le cercle.

Les Jeux Olympiques de 1908.

Ralph Rose remporte le championnat du monde du lancement du poids aux Jeux Olympiques de Londres (1908).

Le lancement.

Le poids est lancé suffisamment haut pour qu'il aille retomber le plus loin possible.

jours et qui m'a amené à la victoire dans le championnat des Jeux Olympiques de Londres.

Le style Je vais essayer de vous expliquer ici ce style :

Se tenir à l'extrémité du cercle alloué pour le lancement du poids, avec le poids bien posé dans la main droite.

Se tenir sur le pied droit, en se servant de la main gauche pour se tenir en équilibre. Lever et baisser la main droite, jusqu'au moment où l'on sentira que tous les muscles sont en condition pour donner leur effort maximum.

Sauter jusqu'au milieu du cercle environ, de façon à se trouver exactement en droite ligne avec l'endroit où doit tomber le poids, poser la jambe gauche à terre et lancer la jambe droite le plus près possible de l'extrémité du cercle.

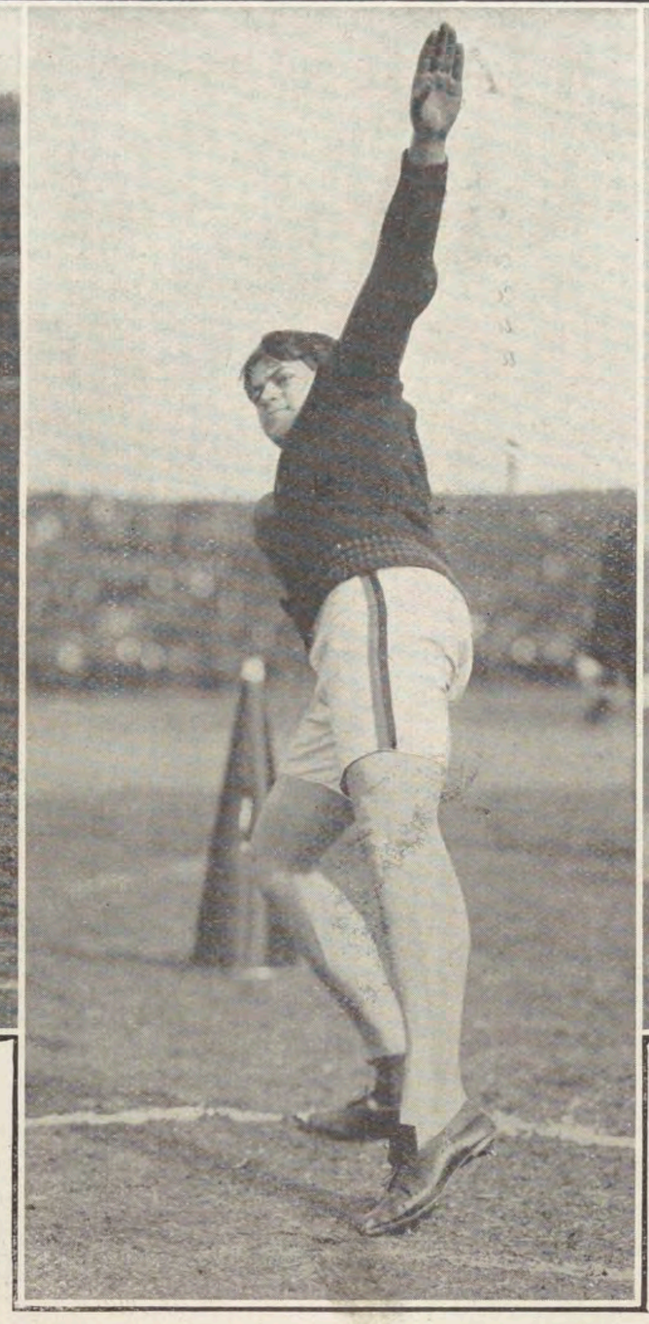
De cette manière, le bras droit qui tient le poids, et qui aura forcément suivi le mouvement du corps, se trouvera en dehors du cercle. Ne lâcher le poids que lorsque ce bras sera bien détendu, se trouvant ainsi à environ 60 centimètres en dehors du cercle. Au moment de lancer le poids, élever le bras droit qui doit faire avec votre corps un angle d'environ 45 degrés.

Le disque. Le disque pour être envoyé le plus loin possible, doit traverser l'air absolument à plat, et tout débutant doit d'abord s'efforcer d'obtenir ce résultat. La force musculaire n'a, au début, aucune importance. Pour arriver à le lancer à plat, ce qui est assez facile à obtenir, il faut tenir le disque bien dans la paume de la main et au moment de le lâcher, tirer en arrière avec les doigts de manière à imprimer au disque un mouvement rotatoire.

Beaucoup de lanceurs de disque pour se donner plus d'élan font deux et quelquefois trois tours sur eux-mêmes.

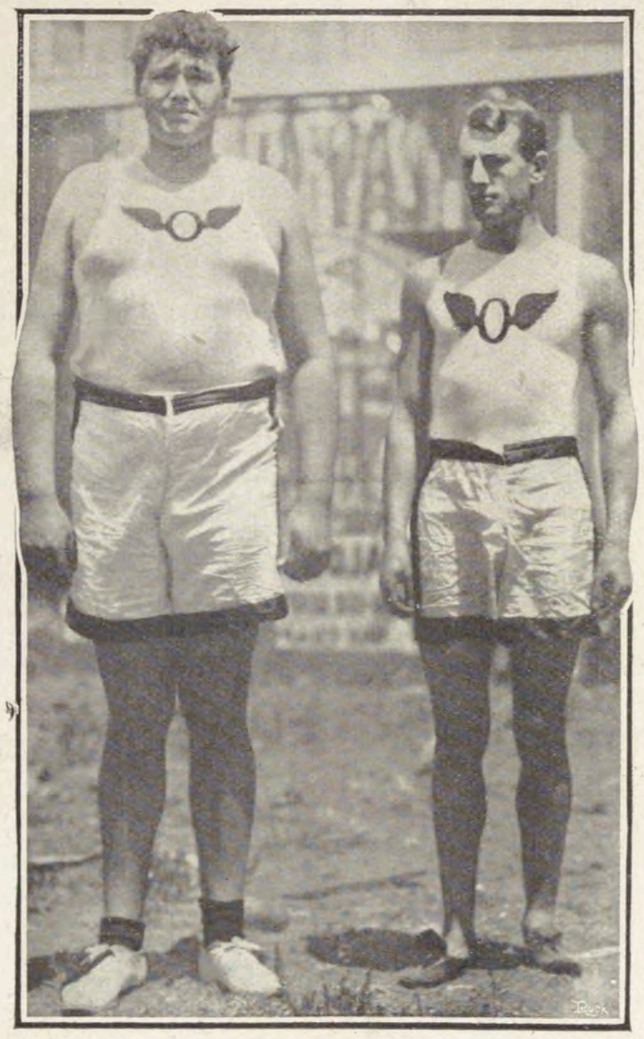
J'estime qu'un seul tour est largement suffisant, si on le fait de la manière suivante :

Se tenir sur les doigts de pied à l'extrémité du cercle, le disque dans la paume de la main droite. Balancer les bras une ou deux fois pour s'assurer de son équilibre, faire un tour complet sur soi-même au milieu du cercle, de manière à se trouver amené à la fin de ce tour à l'extrémité du cercle et élever le bras de manière à ce qu'il fasse avec le corps l'angle de 45 degrés dont je parlais plus haut.



M. Boyd.

M. Boyd, de l'Université de Pensylvanie, au moment du lancement.



Ralph Rose et Glarner.

On juge d'après cette photographie de la stature et de la musculature de l'avocat athlète. Il pèse 108 kilos et mesure 2 m. 23.

D. Horgan.

Second du championnat du monde, plusieurs fois champion d'Angleterre.

Lâcher le disque à ce moment en imprimant à vos doigts le mouvement indiqué.

Un conseil, pour finir, et ce n'est pas le moins important, car avec cette méthode, si vous l'oubliez, vous dépensez en vain votre force : il faut avoir votre disque bien en main, et pour cela le placer bien en arrière, car s'il n'est pas dans cette position, tout l'effort de vos muscles sera complètement perdu.

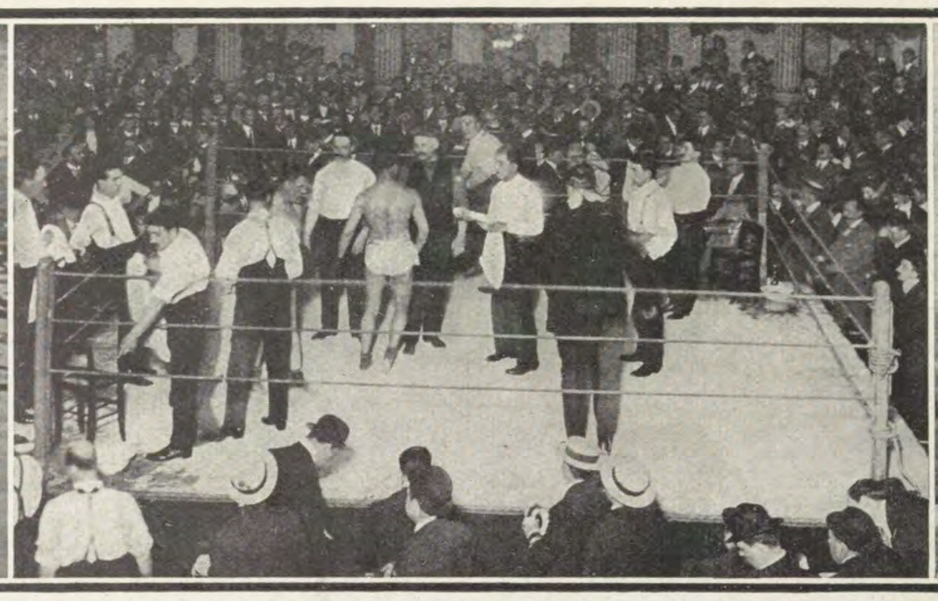
RALPH ROSE.

Il y a quelques années, alors que Rose était étudiant à l'Université de Michigan, on fit grand bruit dans les journaux américains au sujet d'un défi qu'il aurait, paraît-il, lancé à Jim Jeffries. Malheureusement, et par suite de l'interdiction que lui fit son père, Rose ne put se rencontrer avec l'homme qui était alors considéré comme le meilleur boxeur du monde entier.

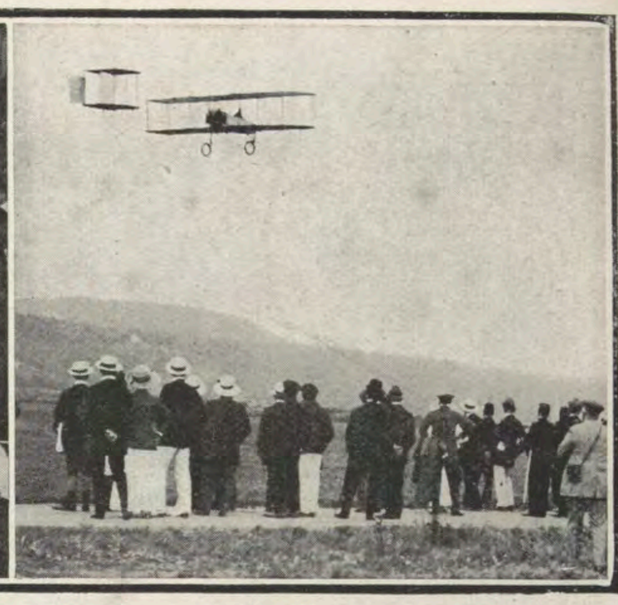
C'était réellement regrettable, car Rose a assurément tout pour faire un des meilleurs boxeurs qui soit jamais monté sur le ring. Maintenant que les sportsmen américains cherchent partout le moyen de redonner à la race blanche le plus beau titre qu'un athlète puisse ambitionner, une vigoureuse campagne de presse est menée par nos confrères d'outre-Atlantique pour engager Rose à se rencontrer avec Johnson. Certainement beaucoup plus fort que Johnson, l'hercule californien pèse 108 kilos à l'entraînement, mesure 2 mètres 23, et son abatage est bien supérieur à celui du nègre. De plus, Rose est doué d'une souplesse et d'une vitesse de jambes extraordinaire pour un homme de ce poids. Il faut l'avoir vu tourner trois fois dans un cercle de 2 mètres de diamètre lorsqu'il lance le marteau ou le disque, sauter un mètre 65 en hauteur, comme je l'ai vu faire bien des fois, ou même, pour vous donner une idée de la vitesse de cet homme extraordinaire, vous affirmer qu'il peut battre sur 50 mètres le champion de France des 400 mètres. Je l'ai souvent vu boxer avec les meilleurs boxeurs amateurs américains, mais aucun ne pouvait exister contre la force de ses coups ou la vitesse de ses ripostes.

Voilà l'homme extraordinaire que les sportsmen américains voudraient voir se rencontrer avec Johnson. Arriveront-ils à vaincre les préjugés de son père et des siens ? J'en doute. Mais, s'ils y arrivent, soyez certains que cet athlète extraordinaire arrivera à chasser le sourire des lèvres de l'orgueil de la race noire.

Mlle Stind et Mlle Neumann qui sont les deux meilleures nageuses d'Allemagne.

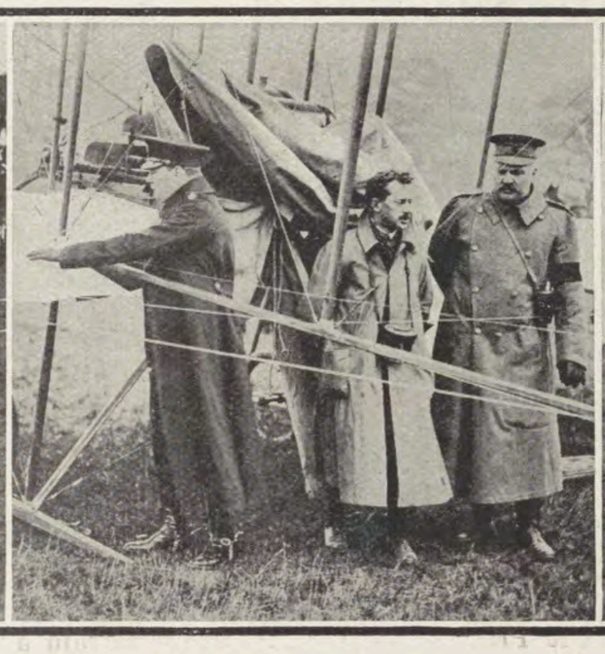


Hogan, au Wagram Boxing, réussit à obliger Peter Brown à abandonner au huitième round.

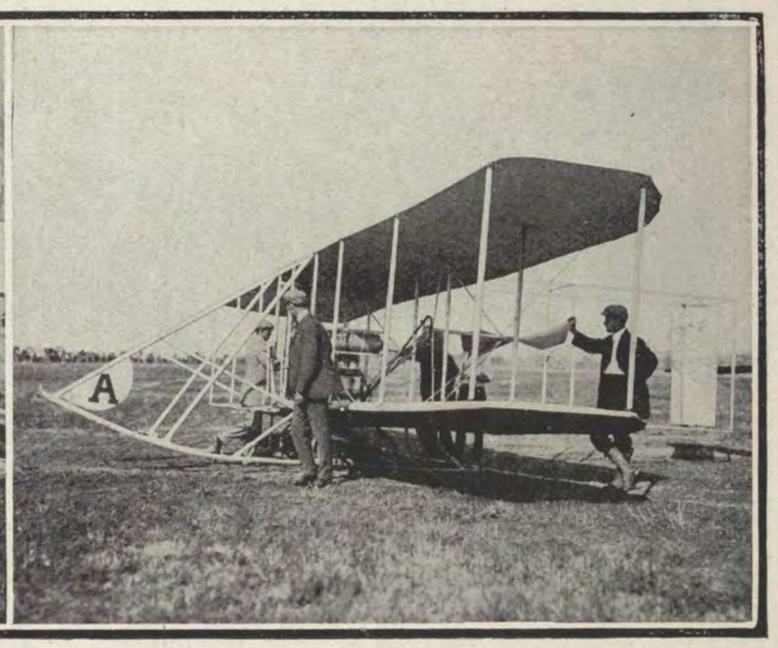


L'aviateur Tabuteau qui vient de traverser les Pyrénées; aller et retour.

Une course du mille à Berlin : de gauche à droite Hokanson, Owers, 1er ; Keyser, 3e ; Rienkasten, Lightbody, 2e.



Le ministre Winston Churchill inspecte le biplan du lieutenant Gibbs aux manœuvres anglaises.

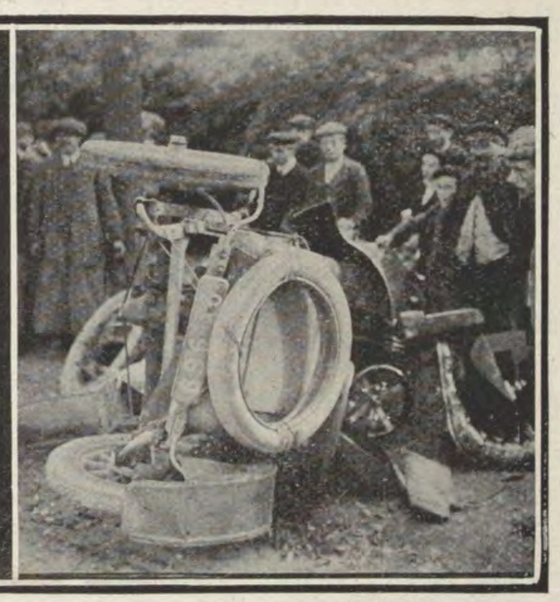


Le nouveau biplan Wright qui peu à peu se modifie et dans lequel l'équilibreur avant est supprimé.

Nicomède, d'Agen, franchit sans élan 1 m. 45 à la réunion de course à pied du stade Casseneuillois.

Monument élevé à Oucques à la mémoire de l'adjudant Vincenot, mort dans la catastrophe de République.

Plaquette offerte par l'Aéro-Club de France à Leblanc au cours du banquet donné en l'honneur du Circuit de l'Est.



Encore un accident mortel d'automobile causé à Vernon par suite de l'imprudence criminelle d'un cycliste.

Résultats sportifs du 27 Septembre au 1er Octobre.

AÉRONAUTIQUE

MARDI 27 SEPTEMBRE. — Meeting de Milan. — *Prix de la totalisation des vols* : 1. Thomas, 132 kilomètres. — *Prix de la vitesse* (10 kilomètres) : 1. Simon, 7 m. 14 s. — *Prix de hauteur* : 1. Cattaneo, 1.650 mètres.

MARDI 27 SEPTEMBRE. — Metz — Le raid aérien Trèves-Metz (105 kilomètres) est effectué par l'aviateur Jeannin et son passager en 1 h. 58 m.

MERCREDI 28 SEPTEMBRE. — Meeting de Milan. — *Prix du plus grand vol sans escale* : 1. Thomas, 112 kilomètres. — *Prix de la vitesse* : 1. Aubrun, 7 m. 4 s. — *Prix de la hauteur* : 1. Cattaneo, 1.500 mètres.

VENDREDI 30 SEPTEMBRE. — New-York. — Brookins vole de Chicago à Springfield, soit 300 kilomètres en 7 h. 10 m arrêts compris, il s'adjuge le prix de 10.000 dollars offert par le *Hérald*.

VENDREDI 30 SEPTEMBRE. — Meeting de Milan. — *Prix de distance sans escale* : 1. Cattaneo, 72 kilom. 500. — *Prix des passagers* (10 kilomètres) : 1er Cagno, 11 m. 13 s.

SAMEDI 1er OCTOBRE — Mourmelon. — L'aviateur hollandais Wynmalen, atteint 2.780 mètres battant le record de la hauteur.

DIMANCHE 2 OCTOBRE. — Meeting de Milan. — *Prix du vol plané* : 1. Bielovucic, 34 m. — *Prix de vitesse* (100 kilomètres) : 1. Cattaneo, 1 h. 8 m. — *Prix général de la hauteur* : 1. Legagneux, 2.150 mètres.

ATHLÉTISME

SAMEDI 1er OCTOBRE. — Boxe. — Adrien Hogan (70 kg.) bat Peter Brown (71 kg.), qui abandonne au 8e round.

AUTOMOBILE

SAMEDI 1er OCTOBRE. — New-York. — La Coupe Vanderbilt disputée à l'autodrome de Parkway à Long-Island, sur 448 kilomètres, est gagnée par Harry Grant en 4 h. 15 m. 58 s. (moyenne à l'heure 105 kilom. 500) ; 2. Dawson, en 4 h. 16 m. 24 s. ; 3. Aitken, en 4 h. 17 m 27 s.

DIMANCHE 2 OCTOBRE. — Gaillon. — *Motocyclettes de plus de 50 kilos* : 1. Naas, 7 chev., 47 s. 3/5. — *Voitures* (catégorie Coupe des Voiturettes) : 1. Goux, 38 s. — *Voitures* (6 cyl. jusqu'à 75 d'alésage) : 1. Tribet, 1 m. 1 s. 3/5 - *Voitures* (130 d'alésage) : 1 Jœrns, 26 s. 3/5. — *Voitures* (sans limitation) : 1. Erle, 23 s. (moyenne à l'heure, 157 kilomètres, record) ; 2 Jenatzy, 26 s. 2/5.

CYCLISME

DIMANCHE 2 OCTOBRE. — Parc des Princes. — *Scratch international* : 1. Devoissoux ; 2 Rettich, à une roue ; 3. Quaissard, à une longueur. — *Grand Prix de Boulogne* (une heure derrière grosses motocyclettes) : 1. Darragon 74 kilom. 770 mètres ; 2. Parent, 73 kilom. 170 ; 3 Sérès, 71 kilom. 670. — *Course de tandems* : 1 Devoissoux-Polledri ; 2. Hommey-Morel ; 3. Quaissard-Martin.

HIPPISME

MERCREDI 28 SEPTEMBRE. — Maisons-Laffitte. — *La Coupe d'Or* (2.000 mètres, 30.000 francs) : 1. Le Rubicon, à M. J. de Saavedra (J. Reiff) ; 2. Ripolin ; 3. Italus P. M. : gag., 276 fr. ; pl., 37 fr., 15 fr., 13 fr 50. — *Handicap de la Seine* (3.000 mètres, 25.000 francs) : 1 Bona II, au comte P. de Saint-Phalle (Y. Kellett) ; 2. Arménienne ; 3. Agra. P. M. : gag., 26 fr 50 ; pl., 15 fr. 50, 157 fr., 18 fr. 50.

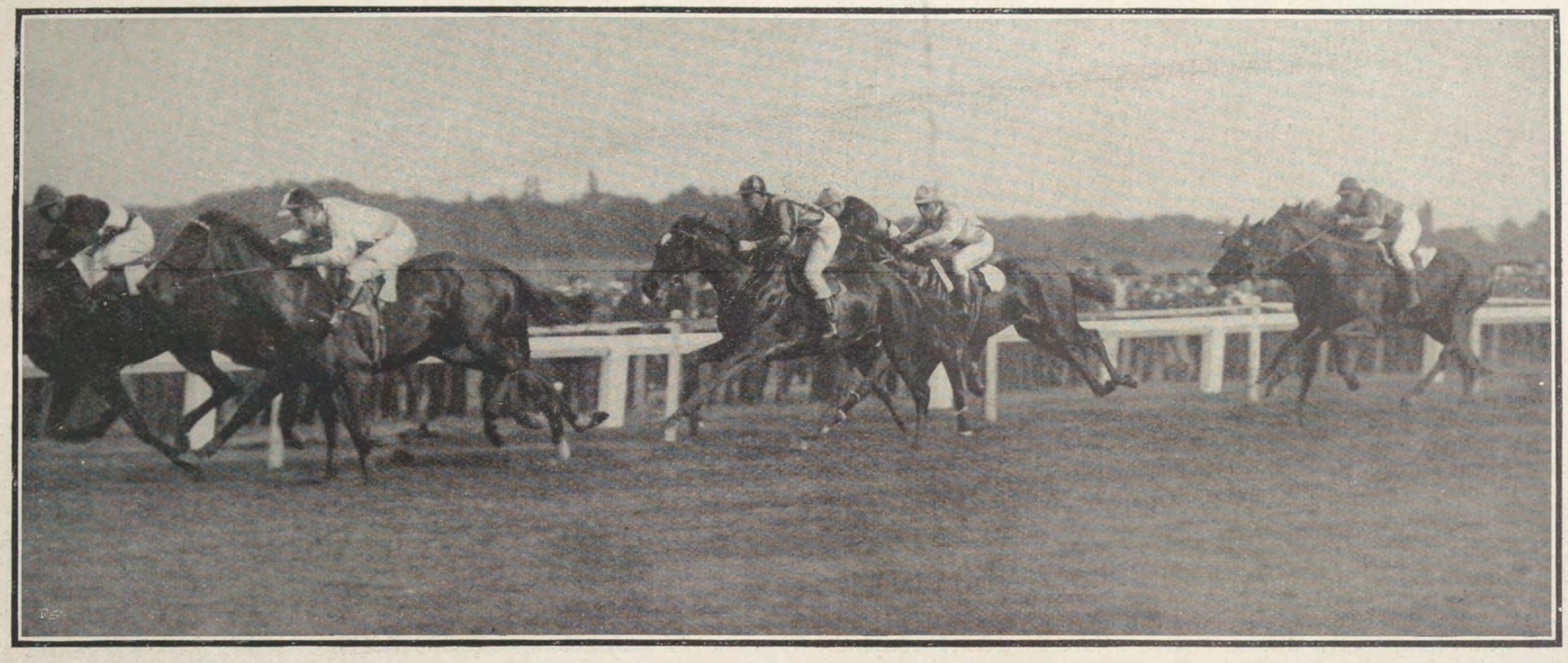
JEUDI 29 SEPTEMBRE. — Saint-Ouen. — *Prix Fragoletto* (steeple-chasse, handicap 3.400 mètres, 10.000 francs) : 1. Jim Crow, à M. L. Lucas (A. V. Chapman) ; 2. San Benito ; 3. Amphyction. P. M. : gag., 59 fr. ; pl., 37 fr. 50, 21 fr.

VENDREDI 30 SEPTEMBRE. — Maisons-Laffitte. — *Critérium de Maisons-Laffitte* (1 200 mètres, 20.000 francs) 1. Nectarine, à M. Muller (Milton Henry) ; 2. Pauvre Rose ; 3. Gibelin. P. M : gag, 49 fr. ; pl., 26 fr. 50, 23 fr.

DIMANCHE 2 OCTOBRE. — Longchamp. — *Prix Vermeille* (2.400 mètres, 40 000 francs) : 1 Basse Pointe, à M. E. de Saint-Alary (O'Connor) ; 2. La Française ; 3. Seigneurie II. P. M. : gag., 155 fr. ; pl., 37 fr., 19 fr. 50, 61 fr.

LES COURSES DE LA SEMAINE

La semaine hippique a donné lieu à d'intéressantes épreuves grâce, aux courses internationales de Maisons-Laffitte et au Prix Vermeille.



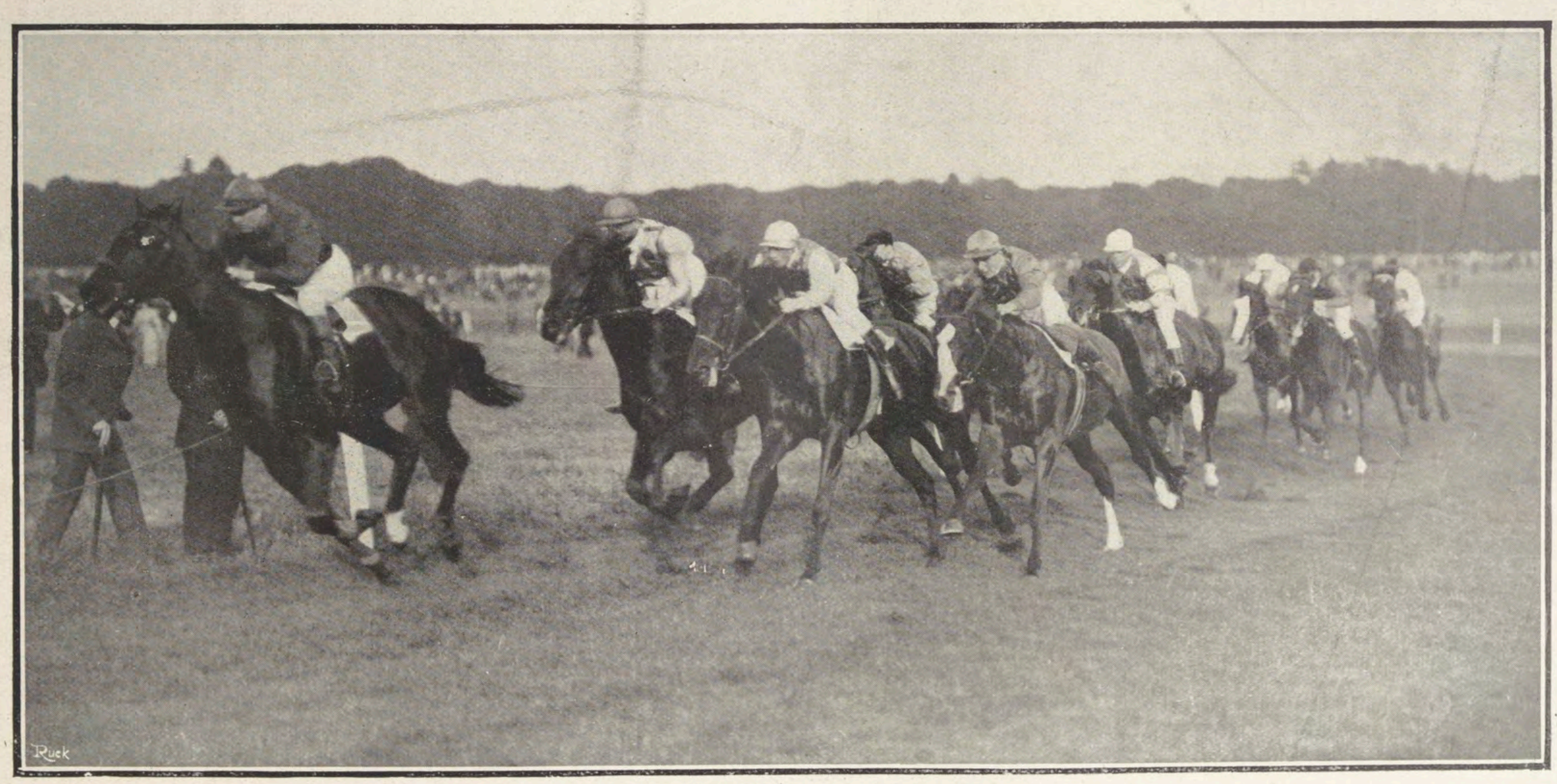
Padoue II Seigneurie II La Française Basse Pointe Marsa M'Amour My Star

Le Prix Vermeille (2.400 mètres, 40.000 francs). Longchamp, 2 octobre. — Dans la ligne droite.

Padoue II a mené le train jusqu'à l'entrée de la ligne droite. Basse Pointe qui avait attendu pour faire son effort, rejoignait et se détachait avec La Française. Après une courte lutte, Basse Pointe triomphait d'une demi-longueur devant La Française.

La grande semaine de Maisons a été très copieusement internationale. Les écuries belges ont envoyé de nombreux représentants dont quelques-uns se sont très honorablement comportés ; mais elles ont été moins heureuses que d'ordinaire. L'accessit d'Abélard II dans le prix de l'Escaut, le petit succès de Jonquille IV dans un prix à réclamer le premier jour, voilà l'essentiel de leur actif.

L'épreuve capitale du meeting, un peu ambitieusement dénommée Coupe d'Or, a réuni un lot très secondaire. Ripolin a couru sans doute une meilleure forme que le surlendemain dans le Prix du Tage où l'état du terrain a pu l'incommoder. Mais en somme il est resté le Ripolin depuis longtemps connu et classé ; et le fait qu'il a pu rendre dix livres à Italus et à Alexis indique simplement qu'Alexis n'y est plus et qu'Italus est à l'heure qu'il est d'une douzaine de livres moins bon que l'an dernier. La victoire de Le Rubicon, de même que celle remportée l'an dernier dans la même épreuve par son compagnon d'écurie Syphon, a été une grosse surprise. Pourtant, elle s'explique assez naturellement, et sans difficulté. Le Rubicon a toujours échoué sur les pistes où on tourne à main droite. Il n'a jamais donné sa véritable mesure qu'à Saint-Cloud, et à ne retenir que les courses qu'il a fournies sur cet hippodrome, Ripolin ne devait pas pouvoir lui rendre dix livres. Restait à savoir comment il se comporterait sur cette ligne droite où il s'essayait pour la première fois. Du moment qu'il s'en accommodait, sa chance devenait des plus sérieuses.



Bucentaure Faucheur Légende

Le Prix des Chênes (1.600 mètres, 8.000 francs). Longchamp, 2 octobre. — Le dernier tournant.

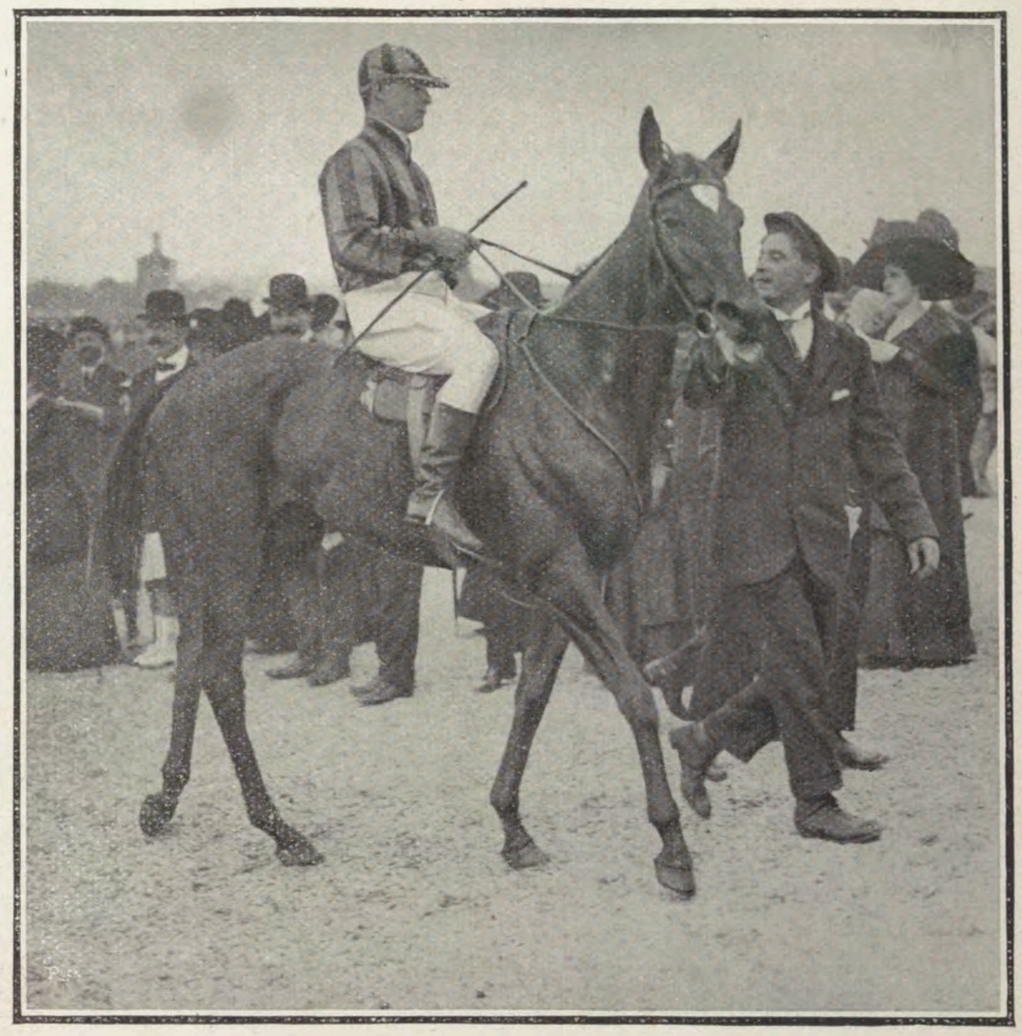
Faucheur a suivi le train fait par Bucentaure et Légende jusqu'au dernier tournant, puis il se plaçait à côté du leader pour le battre à la fin d'une encolure après une bonne lutte. Lahire venait fort à la fin, mais devait se contenter de la troisième place.

Dans le Criterium, Gibelin a fort insuffisamment suppléé son demi-frère Manfred, que nous ne reverrons plus cette année. Gibelin n'est pas, pour le moment du moins, le crack espéré.

Dimanche à Longchamp nous avons eu comme attraction le Prix Vermeille. Cinq des concurrentes du Prix de Diane y ont pris part : Marsa, Magali, My Star, Seigneurie II, Coquille. Les nouvelles venues étaient la Française, Basse Pointe, Coppélia, M'Amour et l'auxiliaire de Marsa, Padoue II. Basse Pointe, comme Marsa, comme la Française, My Star et Coquille, portait la surcharge de sept livres, et c'est elle-même qui l'a emporté. C'est là un résultat qui eût paru bien invraisemblable au mois de juin, à l'époque où Basse Pointe, surclassée, semblait-il, dans le Prix de Diane, y déclinait la lutte pour disputer le Prix de Royaumont à Padoue II qu'elle battait d'une tête. Mais depuis, la situation s'était quelque peu modifiée, et la victoire que Basse Pointe a remportée dimanche, n'apparaît certes plus aujourd'hui comme extraordinaire ou inexplicable. Elle s'explique à la fois par les progrès, si manifestes déjà à Deauville, de la fille de Simonian et par le déclin non moins certain des principales pouliches du Prix de Diane. Il est aujourd'hui évident que Marsa et Magali sont pour le moment hors de forme. Pour Magali, toutes les courses qu'elle a fournies depuis le Prix de Diane en ont donné la preuve. Chez Marsa, le déclin plus récent n'est pas moins certain. Elle a donné sa vraie mesure sur les 2.100 mètres du Prix du Président de la République où, à un écart de poids assez réduit, elle battait Ossian et approchait Oversight. Sur cette forme, Seigneurie II même avantagée de sept livres, ne pouvait très certainement pas tenir devant elle. Il est fort possible aussi, très probable même, que le terrain lourd n'ait pas été de son goût, non plus que la piste de Longchamp sur laquelle elle s'est toujours mal comportée. Basse Pointe, par contre, aime le terrain lourd, cela n'est pas douteux ; les conditions de terrain qu'elle a rencontrées l'ont donc aidée ; mais ce n'est pas l'unique ni la principale raison de son succès. La victoire impressionnante du handicap de la Manche attestait de très gros progrès, presque une transformation. Ce fut un des résultats les plus saillants de Deauville. On s'accordait à dire à cette époque que les meilleurs auraient à compter avec elle, et, sans sa défaillance du Prix Amphitrite (où elle ne s'est pas, paraît-il, présentée en pleine possession de ses moyens) elle aurait compté dimanche très probablement d'assez nombreux partisans. En somme, elle s'est montrée de deux à quatre livres meilleure que La Française, d'une vingtaine de livres supérieure à Seigneurie II, dont elle semblait à peu près l'égale il y a quelques mois : c'est fort brillant. Mais Marsa, sur sa forme du mois de juillet, est tout aussi bien, même probablement un peu mieux.

En ce qui concerne les autres épreuves portées au programme de Longchamp dimanche dernier, il convient de retenir la bonne course fournie par Rire aux Larmes dans le Prix de Villebon, alors qu'on semblait lui préférer ses deux adversaires. La distance devait être un peu longue pour lui, mais elle s'est trouvée réduite par le faux train qu'a mené Impérator III.

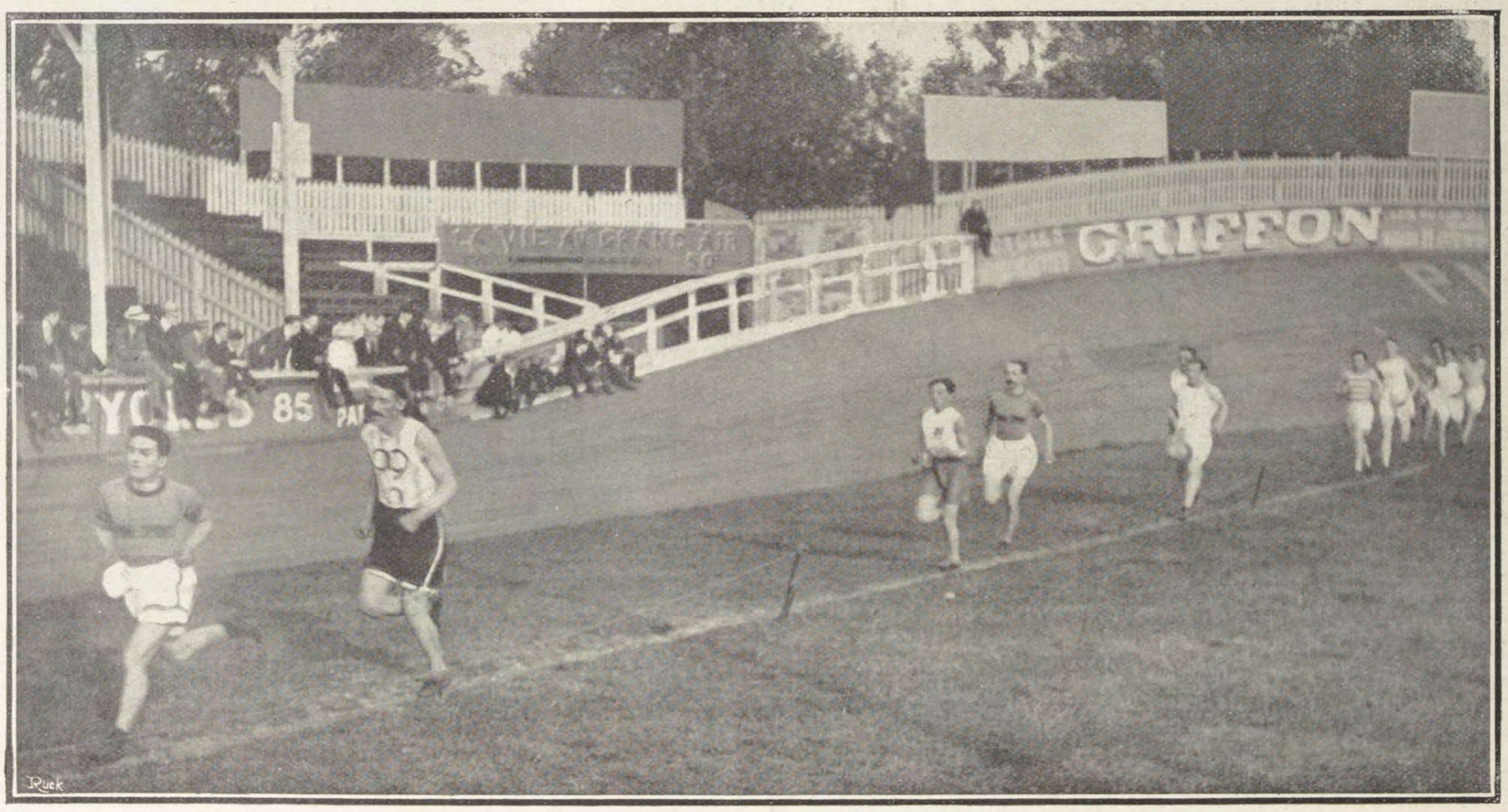
STUART.



Basse Pointe, gagnante du Prix Vermeille.

Basse Pointe, par Simonian et Basse Terre, à M. de Saint-Alary, gagnante du Prix Vermeille (2.400 mètres, 40.000 francs).

LA RÉUNION DES CHAMPIONS



LA COURSE DE 10 MILLES

Devant une assistance plus que clairsemée s'est déroulée dimanche dernier, au Vélodrome Buffalo, la réunion professionnelle des champions. Les vainqueurs furent Figour, Zapf, Méphisto, Neveu, Waltispurger et Loupot. Bouchard ne jugeant pas la foule assez considérable abandonna dans la course des 10 milles au cinquième kilomètre, alors qu'il avait une considérable avance sur ses adversaires.

Imprimerie de *La Vie au Grand Air*. Paris, H.-L. MOTTI. *Le Gérant :* CAMILLE LECESTRE.

LA TENTATIVE DE MORANE

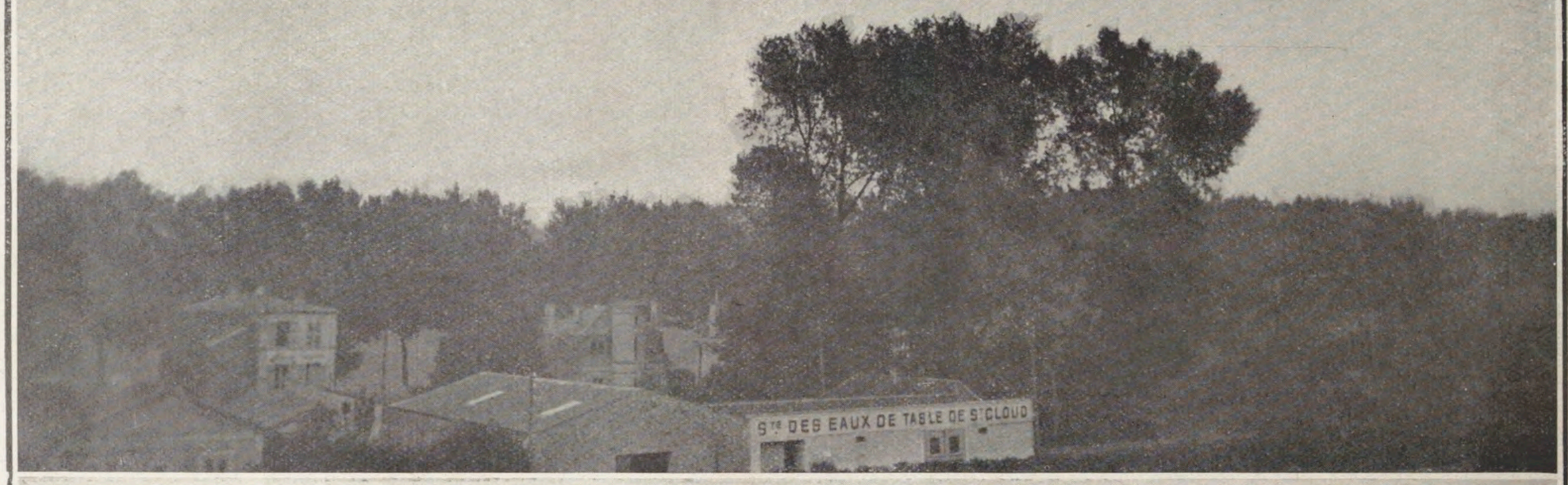
UN ACCIDENT EMPÊCHE MORANE DE GAGNER LE PRIX MICHELIN

1. Morane essayant son moteur de 100 chevaux, la veille du départ à 6 heures du soir. — 2. Morane et son frère au moment du départ pour Clermont-Ferrand, le 5 octobre. — 3. Le moment solennel : l'hélice est mise en marche, la foule assiste avec émotion aux derniers préparatifs. — 4. L'appareil vient de s'élever au bout de 50 mètres. Il s'élance dans la direction du parc de l'Aéro-Club où doit être donné le départ officiel.

Supplément au n° 629 de la *Vie au Grand Air* du 8 octobre 1910.

1

2



3

1. Morane s'élevait à près de 50 mètres de hauteur et s'éloignait rapidement à une allure merveilleuse. — 2. Au parc de l'Aéro-Club à Saint-Cloud, le départ est donné par M. Richard, à 9 h. 48 m. 43 s. 3/5. — 3. Morane passait au-dessus du passage à niveau de Boissy-Saint-Léger, lorsque, à 10 h. 10, le monoplan vint s'abattre à terre. Les deux aviateurs tombèrent lourdement : Morane avait une jambe brisée en deux endroits. Son frère avait une fracture de la jambe droite et une luxation de la hanche gauche. Ils avaient tous deux de nombreuses contusions.